5 Euro + Autosprint (Italy only)
Allegato in vendita opzionale ad Autosprint della settimana - Non vendibile separatamente

GOLD COLLECTION

PER UNA VOLTA NELLE CORSE
BRILLA E DESTA SENSAZIONE
L'ECCEZIONALITÀ DELLE SFIDE
E DELLE STORIE NARRATE

VITE SPERICOLATE

I racconti della passione

DI **ANDREA CORDOVANI** E **MARIO DONNINI**

E allora via, nell'era dell'interconnessione, a intrecciare dicerie con antiche leggende, storie strane udite nei paddock e mai verificate. Personaggi oscuri e mitici, quasi tutti in penombra e da scoprire o riscoprire, bolidi perduti, scocche nascoste, piloti quasi dimenticati e possessori di storie mai verificate, eccitanti e dissotterrabili come tesori nascosti o urne preziose pronte a restituire gemme, aneddoti, perfino immagini e riletture inedite e forti di miti assoluti quali Ayrton Senna è.

Corse dell'altro mondo

DI **ANDREA CORDOVANI**

Vite spericolate. Ma vissute fino in fondo. Storie parallele. Alimentate con la benzina della passione, inquadrate da prospettive che solo a una prima, sommaria, rilettura possono apparire fuori campo. Vite spericolate. Con le corse a fare da unico comune denominatore. Storie sconosciute, o solo sussurrate, dentro al mondo delle competizioni con un potentissimo innesco narrativo. Straordinari dietro le quinte di un'aneddotica rombante che ha preso forma e consistenza in pieno lockdown quando tutto si è fermato ma la passione non ha mai smesso di bruciare forte ed è andata a frugare, ancor di più, tra i ricordi.

È per questo che numero il numero 4 di Autosprint Gold Collection edizione 2020 esce completamente dai canoni e racconta solo vicende particolari. Quello che state iniziando a sfogliare è un contenitore composto da diciassette capitoli. Diciassette storie di vita attorcigliate attorno alle corse. Storie che in alcuni casi sono sfociate anche in film, narrazioni a volte crudeli, crude, alcune pure criminali. Racconti della passione, il filo conduttore che lega e cicatrizza certe esistenze. Tutto è maledettamente vero dentro a questo romanzo dove non c'è alcuna finzione narrativa. Basta pescare dal mazzo l'incipit di alcune storie che andiamo a raccontare per immergersi in un mondo da corsa diverso e sconosciuto. Dove c'è un sopravvissuto a un disastro aereo nelle Ande che per rimanere in vita è costretto a mangiare i corpi di altri più sfortunati compagni di sventura e per tornare a vivere si tuffa nelle corse. E poi c'è la storia di un velocissimo argentino che sfida duramente Ayrton Senna in Formula Ford nel 1981 e arriva a provare anche la McLaren F.1. Sul più bello, la guerra delle Falkland (o Malvinas) lo blocca e lui migra negli Usa, in Can-Am e Indycar, ma è costretto ad appendere il casco al chiodo dopo un brutto crash. A quel punto cambia vita e viene rapito in Liberia durante la guerra civile; quindi s'inventa cercatore d'oro e di diamanti nella giungla. Ma andiamo avanti con altri racconti. E parliamo di un rallista rapito dalla 'Ndrangheta di ritorno da una notte di ricognizioni, che nei giorni di prigionia, prima di riguadagnare la libertà con una fuga rocambolesca, legge Autosprint per sapere almeno com'è andata quella corsa alla quale non ha potuto partecipare. Un messicano di origini italiane, pilota e torero che nel 1991 era atteso in F.1 con la Glas-Lamborghini: ma il suo capo sparì in circostanze misteriose; fu così che si dette alle corride. Un emigrante italiano che nel 1937 parte da un paesino del Vercellese alla volta del Sudafrica, dove con tanti sacrifici fa fortuna: fonda un team di F.1 che per 13 anni si fa onore nel mondiale e nella locale serie. Un italiano di Pontremoli, bon vivant nella Swinging London degli Anni 60 e debuttante in Formula Ford contro Emerson Fittipaldi e James Hunt, che poi corre nella F.1 extra mondiale in Inghilterra, prima di diventare controfigura sul set di Batman, 007 e Alien, in una carriera unica e entusiasmante. Un narcotrafficante, il più famoso e terribile (Pablo Escobar), che anche quando guidava una vettura da corsa lasciava il suo marchio criminale. Ce n'è abbastanza per introdurre alla lettura. E questo è solo un piccolo antipasto di quello che troverete nelle pagine che seguono. Allacciatevi le cinture, adesso, perché storie come queste corrono ad altissima velocità e spesso in condizioni limite e aderenza molto precaria.

Oltre Steve McQueen

Sapete quando si coltiva un sogno impossibile? Quale? Il mondo delle corse che si ferma, lasciando spazio e tempo alla ricerca di racconti mitici ma reali, che finalmente possono essere inseguiti e catturati. Da noi per voi. Il risultato è questo. Adesso, divertitevi!

DI MARIO DONNINI

Per capire bene e assaporare fino in fondo questo numero di Autosprint Gold Collection, bisogna che saliate sulla macchina del tempo per farvi riportare a un anno, due, o tre fa, quando, una sera come tante, il Direttore di Autosprint Andrea Cordovani e il sottoscritto, ultimato il numero di turno, chiacchierano del più e del meno senza più addosso la furia del momento.

Sarà successo e succede non una ma dieci, cento, mille volte. A un certo punto dico invariabilmente: eh, Andrea, comunque correre dietro all'attualità, alla cronaca dell'oggi, all'ultima e alla prossima delle news è un impegno che ci toglie l'opportunità d'andare a cercare tante storie fantastiche, belle a prescindere. Di vite più spericolate di Steve McQueen. E giù una botta alla Martin Luther King: sai, ho un mezzo sogno.

Quello di vivere - per motivi che mi sfuggono -, un periodo in cui l'attualità, per qualche strano gioco del destino, sparisce. Puff.

Un momento strano, quasi fantascientifico in cui per giorni, anzi, mesi, non c'è più bisogno di parlare di F.1 e di Ferrari, di Gran Premi e delle solite cose ormai trite e per fare il giornale si può, anzi, all'improvviso, si deve trattare tutt'altra roba. Storie forti, storie toste, storie vere. In cui in primo piano c'è l'amore per le corse portato all'estremo, l'avventura, lo spirito indomito di chi vive mini-epopee personali fatte di creatività, talento, passione, esotismo e magari anche un briciolo di sana follia a condire il tutto. Ma ci pensi? E a quel punto Andrea Cordovani aspirando una sigaretta autocostruita diceva puntuale: "Fosse per me, ci starei.

Qui si raccontano vite spericolate quanto quella di Steve McQueen. E forse, in certi casi, anche di più

Be' sarebbe molto, molto bello, anch'io mi butterei in pista e racconterei le mie, di storie, neanche poche, e la cosa si farebbe interessante davvero, perché andremmo oltre il ragionevole e il logico, tuffandoci completamente nell'inatteso e nel sorprendente. Oltre Steve McQueen. Ma bisogna che te ne fai una ragione: il mondo ormai va in tutt'altra direzione e la realtà non si stopperà mai come se bloccata col fermo immagine. E noi non avremo mai modo di giocarcela come vorremmo. Almeno credo. Però chissà. Non si sa mai. Non escludiamo niente a priori".

Già. Almeno credo. Poche ore dopo la dichiarazione di pandemia e dell'inizio del lockdown, con la sospensione senza termine preciso di tutte le attività sportive, lavorative e quant'altro al mondo, il mio compare di discussioni serali mi chiama e solennemente dichiara: "La situazione è questa, il casino è grosso, e, a quanto pare, indirettamente, il tuo sogno - anche se purtroppo in modo non sereno come auspicavi -, si sta avverando. Tutto è fermo. Così noi di Autosprint non molleremo e riempiremo il giornale di storie che nessuno si aspetta, faremo sobbalzare il lettore con cose che daremo solo noi e gli regaleremo tante serate chiuso in casa, in compagnia di interviste, racconti, inchieste e primizie che hanno come minimo comune denominatore la passione, l'insolito, il selvaggio, e il quasi impossibile. Benvenuto in questo nuovo mondo. Cerca chi vuoi e scrivi quanto vuoi e con lo spazio che vuoi.

La nuova rubrica ai tempi del Covid-19 si chiamerà I RACCONTI DELLA PASSIONE e sarà tale e quale a Cuore da Corsa, se non che la voglio più lunga, più intensa e più bella".

Così parlò Andrea. Capito come funziona? E allora via, nell'era dell'interconnessione, a intrecciare dicerie con antiche leggende, storie strane udite nei paddock e mai verificate. Personaggi divenuti oscuri e mitici, quasi tutti in penombra e da scoprire o riscoprire, bolidi perduti e scocche nascoste, piloti quasi dimenticati e possessori di storie mai verificate, eccitanti e dissotterrabili come tesori nascosti o urne preziose pronte a restituire gemme, aneddoti, perfino immagini inedite e forti di miti assoluti quali Ayrton Senna è.

Questi sono stati i nostri mesi di lockdown, questi propositi hanno animato sere inquiete di ricerche, sfociate in mail febbrili o in interviste via Skype con l'interlocutore che si trovava, un po' sorpreso ed entusiasta, che so, a Città del Messico, Buenos Aires, Londra, Montecarlo o a Segrate. E raccontava, raccontava, raccontava. Da ciò, questa compilation.

Pochi i piloti e basta. Per lasciar spazio a toreri, stuntman, minatori, designer, cercatori d'oro e perfino narcos o ladri di diamanti.

In queste pagine non troverete tutto, ma realmente di tutto. Per capire che la passione per le corse e il gusto dell'affabulazione non hanno limiti, frontiere o calmieri.

Quello del motore è uno sport meraviglioso, specie quando imita la vita e si lascia esaltare e sublimare da gente apparentemente qualunque che inseguendo sogni diventa, per un attimo o per sempre, indimenticabilmente e favolosamente leggibile, amabile e degna di finire insieme a noi e a voi in questo inatteso e regalato dalla sorte numero specialissimo di Autosprint Gold Collection. Buona lettura.

Alive la mia vita da corsa

Parla Nando Parrado, uno dei 16 superstiti a un disastro aereo nelle Ande. Era il 1972. Dopo che fu salvato scelse di diventare pilota. *«Ho corso in macchina per non pensare al passato»*. Qui racconta la sua storia

DI ANDREA CORDOVANI

Dopo il miracolo ho desiderato soltanto una cosa: tornare a vivere. Mi era stata data una seconda possibilità e non l'ho sprecata: e così anche le corse sono diventate una parte importante della mia esistenza». Batte da sempre fortissimo il cuore da corsa di Fernando Parrado, il più famoso tra i 16 sopravvissuti a un disastro aereo che nel 1972 sconvolse e commosse il mondo. *«Non sono un semplice appassionato. No, sono un vero fanatico delle corse automobilistiche e anche un vecchio lettore di Autosprint. Ho avuto il privilegio di guidare monoposto di F.1, frequentare campionati di ottimo livello internazionale, correre su una pista da sogno come Le Mans. Si le corse sono state davvero un gran bel ritorno alla vita»*. Il prossimo 9 dicembre compirà 66 anni questo elegante signore uruguayano, sfuggito alla morte che l'ha braccato più volte sulle Ande e che si è aggrappato anche al motorsport per tornare a vivere e rendere meno duro il tormento vissuto in quell'inverno apocalittico e crudele. *«Un giorno appena rientrato a casa mio padre mi disse:* "non è possibile modificare il passato ma puoi disegnare il futuro attraverso le tue azioni. Vivi la tua vita e fai ciò che pensi sia meglio per te. Ti piacciono le auto da corsa? Segui il tuo cuore". *Fu così che decisi di diventare un pilota».*

Se non fosse che è capitata davvero una storia come questa sembrerebbe solo un enorme parto della fantasia cinematografica. Alive, come il titolo di un libro o del film che agli inizi degli Anni 90 accese di nuovo prepotentemente i riflettori su quella vicenda. Sono le 15.30 del 13 ottobre 1972. In volo da Montevideo verso Santiago del Cile c'è un Fokker Fairchild Fh-227D, Fuerza Nueva, con a bordo la squadra di rugby Los viejos cristianos, Collegio Universitario Stella Maris, gli amici, i parenti e l'equipaggio. Nando Parrado ha da poco compiuto 23

Amico di tutti nel paddock

Fernando Parrado, assieme a Gerhard Berger e Jean Alesi: il paddock della F.1 per il sopravvissuto è diventato negli anni una nuova casa

> *Le scorte finirono subito: le uniche cose da mangiare furono i cadaveri dei nostri compagni*

anni. È il capitano di quel team. Il papà possiede una catena di grandi magazzini di utensili. Ma lui preferisce correre dietro alla palla ovale. *«Eravamo davvero felici quel giorno partendo dall'aeroporto di Montevideo: con la mia squadra andavamo a giocare una partita in Cile: c'era tanta spensieratezza. In poche ore la nostra vita cambiò. Ero seduto a metà dell'aereo, vicino al finestrino. A un certo punto sentii il mio amico Panchito dirmi* "Nando, guarda"*. A 100 metri dall'ala del nostro velivolo oltre le nubi vidi la montagna venirci addosso.* "Non possiamo volare così vicini"*, urlai. E poi mi girai per vedere dov'era mia madre. È incredibile quello che ti viene in mente negli ultimi secondi della tua vita. Ricordo ancora quell'orribile fracasso metallico al nostro impatto, l'oscurità assoluta. Colpimmo la montagna, l'aereo si spezzò in due parti proprio una fila dietro al mio sedile. La fusoliera rimbalzò oltre un'altra montagna scivolando sulla neve a una velocità pazzesca e poi andò a sbattere contro un ghiacciaio. Incredibilmente per un miracolo, dei 45 a bordo in 28 sopravvivemmo all'impatto. Diciotto morirono sul colpo. Io nello schianto mi fratturai il cranio. Ero in coma. Pensavano fossi morto ma dopo 3 giorni tornai a riaprire gli occhi»*. Un segno in un destino crudele. *«In quell'incidente persi mia madre e mia sorella Susana che mi avevano seguito in trasferta e quattro dei miei migliori amici. Per ben 72 giorni tutti pensarono che fossimo morti a 4 mila metri nel gelo delle Ande. Dopo pochi giorni finimmo i pochi viveri che avevamo: cioccolata, noccioline, liquori. A quel punto l'unica cosa che avevamo da mangiare erano i cadaveri dei nostri amici. Il cervello in quei casi estremi di soprav-*

Vado a Buenos Aires a seguire il Gp d'Argentina del 1973. Sentì il mio nome all'altoparlante, mi cercava Stewart per conoscermi

vivenza è come se si sbloccasse e ti porta a fare delle cose che mai avresti pensato o preso in considerazione. Ghiacciata la carne umana era insapore. Non mi sento in colpa per questo: è stata la cosa giusta per sopravvivere».

La notte del 29 ottobre, 16 giorni dopo la caduta del Fairchild, l'abitacolo trema violentemente. Un peso enorme crolla sul petto di Nando, sparandogli neve ghiacciata nelle narici e in bocca. Non può più respirare. *«Questa è la morte, mi dissi con calma, ora vedrò cosa c'è nell'Aldilà. Fummo investiti da una valanga di forza inimmaginabile che travolse i resti del nostro aereo: rimanemmo sepolti sotto tre metri di neve, ma anche in questo caso tornammo alla vita. Ma perdemmo altri compagni. Alla fine rimanemmo 16 superstiti».*

È come essere su Marte o sulla Luna: ci sono solo rocce, neve e gelo. *«Con un piccolo transistor ascoltavamo una trasmissione in onda corta di una radio di Santiago. Un giorno sentimmo che avevano sospeso le ricerche dell'aereo uruguagio con a bordo la squadra di rugby dell'Old Christians, dopo dieci giorni di inutili tentativi non era stato possibile trovare l'aereo e i corpi si riteneva fossero sepolti sotto la neve. In quel momento pensai: non posso morire su questa montagna, voglio costruirmi una vita e rivedere mio padre. Trovammo una mappa e ci mettemmo a fare mille calcoli. Il 12 dicembre, a due mesi dal disastro, io e il mio compagno di squadra Roberto Canessa iniziammo a camminare e scalare le montagne: durò 10 giorni. Poi finalmente vedemmo un contadino dall'altro lato di un fiume e il nostro miracolo si completò».* Era il 22 dicembre 1972.

Pochi giorni dopo il salvataggio

BUENOS AIRES 1973 *MI TUFFO NELLE CORSE*

28 gennaio 1973, Gp d'Argentina. A pochi giorni dal ritrovamento, mentre tutto il mondo parla dei 16 sopravvissuti delle Ande e rabbrividisce davanti ai primi racconti, Fernando Parrado sceglie di assecondare le sue passioni. *«Vado a Buenos Aires a seguire il Gp di F.1. A un certo punto sento pronunciare il mio nome agli altoparlanti, la notizia della mia presenza s'era diffusa velocemente: mi convocano al box della Tyrrell. Vuole conoscermi Jackie Stewart che era rimasto colpito dalla mia storia. Lo scozzese era il mio idolo, avevo il suo poster nella mia camera da letto. Per me era una leggenda. Diventammo subito amici. Su consiglio di Jackie e grazie ai buoni uffici di Ecclestone che nel frattempo avevo conosciuto tramite Stewart, mi iscrissi a una scuola di pilotaggio a Snetterton diretta da Jim Russell, vecchia gloria dell'automobilismo inglese vincitore di titoli in serie nella F.3. Vinsi la gara finale e ricordo ancora che in quella occasione uno degli istruttori, John Fitzpatrick, mi disse che poche volte in vita sua aveva visto un pilota tanto veloce e pulito al tempo stesso. Iniziai a correre gare locali in Argentina e Cile con le Fiat Iava 128 e 125. Ma una delle emozioni più grandi me la fece provare proprio Bernie».* Anno 1974, prove del Gp di Montecarlo. *«Sono nel Principato e il mio amico Carlos Reutemann in quella stagione guida la Brabham BT44. Chiedo a Ecclestone che ha in mano il team di provare la vettura e lui mi strizza l'occhio. Qualche ora più tardi con un gesto della testa mi dice:* "dai vai tu a tirare fuori la macchina dal garage"*. Salgo, accendo e vado: all'epoca i garage a Montecarlo erano molto distanti e bisognava fare tutto il circuito. Completo un giro e arrivo a destinazione».*

Dal Sudamerica con tanta passione

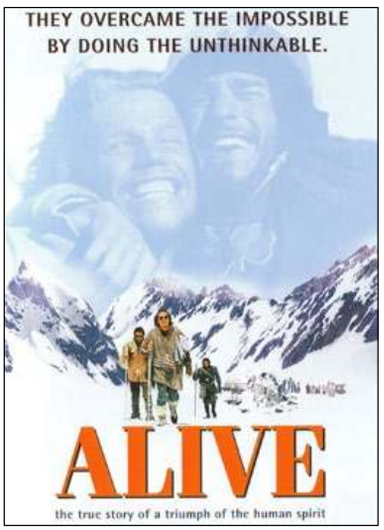
MISION ARGENTINA NEL TURISMO EUROPEO

Impresario e produttore televisivo, Parrado è anche opinionista di motori e tiene conferenze in tutto il mondo sulla sua esperienza da sopravvissuto, ma sono le corse il suo mondo. Quelle corse che ha vissuto da buon protagonista a metà degli Anni Settanta, correndo in Europa e facendo dell'Italia il suo punto di riferimento per le competizioni. Racconta: *«Siamo nel 1976 e l'ambiente delle competizioni automobilistiche argentino viene stuzzicato dalla notizia che Eugenio Breard, figura di spicco del Turismo Nacional di quella stagione, vuole organizzare un team per correre nelle prove dell'Europeo Turismo con un programma sponsorizzato dalla 43/70, fabbrica di sigarette argentina. A fare da tramite tra il Sudamerica e l'Europa ci sono io che oltreché pilota seguo anche le pubbliche relazioni. L'idea originale era quella di correre con le Fiat*

"SIGNORE SALVACI NON TE NE PENTIRAI"

Ora conosciamo, anche nei dettagli più crudi, tutta la terribile vicenda dei sedici uruguaiani che sopravvissero ad una sciagura aerea mangiando la carne dei loro compagni morti. "Lassù, sulla montagna, abbiamo sentito Dio vicinissimo".

INCONTRO CON DUE PROTAGONISTI DELL'ALLUCINANTE TRAGEDIA DELLE ANDE



***Alive*, un film sul disastro**

L'allucinante tragedia area nelle Ande durò dal 13 ottobre al 22 dicembre 1972: un disastro che ha poi dato vita a un film

Correre per tornare a vivere

Dopo il disastro aereo per tornare alla vita, Fernando Parrado si è dedicato alla sua grande passione: le corse in auto, sia come spettatore che come pilota

128 Iava. Ma non se ne fece nulla. Tramite Ecclestone chiamai Carlo Chiti che poi incontrai a gennaio del 1977 al Gp d'Argentina: uscì fuori la possibilità di correre con l'Alfasud Sprint. Il responsabile delle competizioni dell'Alfa Romeo si prese un po' di tempo per decidere, poi al Gp del Brasile Alladi F.1 confermò l'inizio dell'attività. Ero l'unico uruguayano in mezzo a 4 argentini: Zampa, Breard, Marquez e Serafini. Ci stabilimmo vicino Milano e iniziammo a prendere confidenza con quella vettura 1300 preparata dall'Autodelta con oltre 140 cavalli».

In Italia per Nando amicizie e gossip

LA BELLA RAGAZZA DAGLI OCCHI CERULEI

Proprio in quel periodo un gossip tiene acceso l'ambiente delle corse nella categoria Turismo del Vecchio Continente, lo fa parlare. E pure sparlare. C'è una ragazza ventisettenne bellissima che in quel periodo fa girare la testa a tanti. Si chiama Marisa Borghini, è fiorentina, fa la navigatrice nei rally e soprattutto lavora all'Autovama e frequenta le piste della serie. Anche Autosprint in quei giorni racconta dell'amicizia tra Nando il sopravvissuto e la ragazza toscana dagli occhi indimenticabili. Sul nostro settimanale viene pubblicato anche un piccolo trafiletto. *"Anche Fernando Parrado non ha resistito al fascino degli occhi cerulei di Marisa Borghini e l'ha invitata fuori a cena. La dinamica rallista non si è trovata in difficoltà e ha portato i componenti della squadra argentina in una trattoria locale a degustare una grossa bistecca!"*.

> ***Ero del tutto ignara di chi fosse e di quale terribile avventura avesse vissuto Fernando. Un personaggio straordinario***

È proprio Marisa, adesso, quasi quarant'anni dopo a ricordare quell'amicizia, nata nei box. *«Nel 1977 lavoravo all'Autovama, concessionaria Alfa Romeo, e gestivo i programmi sportivi di alcune auto da corsa, in particolare della prima Alfetta Gt 2000 che partecipò al campionato Europeo Turismo, in pista. Fu a Monza che conobbi Fernando e i suoi simpatici amici che arrivati dall'Uruguay e dall'Argentina, avrebbero preso parte a tutta la serie continentale con le Alfasud Sprint. Una simpatia immediata tra di noi. Capii subito che non era un personaggio banale ma ero totalmente ignara di chi fosse, di quale terribile avventura avesse vissuto, di come ne fosse venuto fuori con grande sacrificio, coraggio, determinazione, lasciando esterrefatto un mondo intero. Niente a che vedere con il pelo sullo stomaco che serve per affrontare una curva a 200 all'ora. Inevitabile uno scambio di numeri telefonici e di date per rincontrarsi. Non mi facevo incantare tanto facilmente, ma quel bellissimo ragazzo biondo aveva qualcosa di speciale. Furono gli amici a mettermi al corrente chi era il bel pilota che mi aveva distratto in*

> *Al volante di un'auto da corsa ho fatto tesoro degli insegnamenti ricevuti dai miei cari amici Jackie Stewart e Carlos Reutemann che si esaltavano con la guida pulita*

quella 4 Ore di Monza. Naturalmente, nell'immediato, ebbi un attimo di sgomento, mi documentai leggendo subito il libro sulla storia dei 16 sopravvissuti che era uscito nel 1974, poi decisi che non me ne importava niente di quello che aveva fatto, anzi lo ammiravo e il mio interesse aumentò non poco. Tutti gli altri ricordi dei momenti vissuti insieme sono lontani e naturalmente un po' confusi. Ricordo, comunque, che era sempre gentile e disponibile, ma non certo per parlarmi della sua incredibile avventura, ed io rispettai in pieno questa sua scelta, non chiedendogli mai i dettagli di cosa aveva vissuto e come si sentiva dopo esserne uscito illeso, almeno fisicamente. Con lo stesso incanto con il quale arrivò nella mia vita, se ne andò tornando nel suo paese di origine. Nessun trauma, nessun dispiacere, sola la fortuna di avere conosciuto un uomo davvero "speciale"».

Conquista il successo di classe al debutto

VINSI A PERGUSA CON L'ALFASUD SPRINT

Torna al 1977 Parrado: *«In quella stagione siamo andati in giro per tutta l'Europa. Monza, Mugello, Pergusa (dove ho conquista la vittoria), Silverstone, Nurburgring, Zandvoort e Jarama. E ci siamo tolti davvero tante soddisfazioni. Ho fatto tesoro degli insegnamenti ricevuti dai miei cari amici Jackie Stewart e Carlos Reutemann che si esaltavano con la guida pulita».*

Sottolinea: *«Quello è stato un periodo bellissimo. Venivo spesso in Italia. E ho conosciuto personaggi molto particolari. Uno di questi è stato*

Corse e rugby le grandi passioni

Fernando Parrado ha corso anche nella 24 Ore di Le Mans storica. Nell'altra pagina eccolo in azione in un partita di rugby andata in scena per ricordare quel match che non si svolse mai della nazionale uruguayana della palla ovale

senza dubbio Carlo Chiti. Aveva una personalità fortissima e una passione smisurata per le auto da corsa. Il geniale tecnico toscano era un po' disordinato però portava avanti il suo lavoro con grande determinazione. Gli piacevamo molto i cani e i gatti: ogni volta che andavo da lui ne trovavo sempre qualcuno sopra la sua scrivania. Disputammo una serie davvero dura e che andava in scena sui più bei circuiti del Vecchio Continente. Come ciliegina sulla torta ci metto anche la vittoria di categoria alla 500 km di Pergusa al debutto nella serie in maggio: non c'erano le chicanes; si andava col gas sempre in fondo. In Italia sono stato a Monza, al Mugello e a Pergusa: quest'ultimo è il mio circuito preferito per il semplice motivo che proprio lì ho vinto. All'epoca ho avuto modo di frequentare anche la pista di Balocco, interessante ma poco impegnativa. Mi piaceva moltissimo provare la vettura da corsa lì in compagnia di Teodoro Zeccoli, un pilota che mi ha sempre affascinato. Comunque sia rimasi letteralmente folgorato dalla bellezza e dalle tante insidie del Vecchio Nurburgring con tutti i suoi segreti e soprattutto le sue 177 curve. Proprio al 'Ring è legato il mio ricordo da pilota più bello: terminammo al 3° posto di classe, chi ha corso lì sa quanto sia difficile. Non posso dimenticare neanche il vero circuito di Silverstone: chiusi al secondo posto al Tourist Trophy. Ricordo ancora quando a Zolder, la pioggia venne giù all'improvviso e io fui il primo a rientrare ai box per mettere le rain: quando rientrai in pista sorpassai la Bmw 3.5 di Gunnar Nilsson e una Jaguar che non avevano ancora sostituito le gomme slick. Quella è stata la mia unica vera stagione di corse: tra

Nel 1977 ho corso con l'Alfasud Sprint anche in Italia: Monza, Mugello e Pergusa dove vinsi

l'altro il nostro team vinse il titolo, dominando in diverse occasioni. Successivamente ho disputato un campionato nazionale in Uruguay e qualche altra corsa in Argentina e in Cile. Più tardi mi sono dato alle moto d'acqua: con l'equipo SeaDoo in Uruguay ho vinto il campionato di Punta del Este nel 1990».

A Brands Hatch nel 1982 Dennis gli fa un regalo
TEST SULLA MCLAREN DISEGNATA DA BARNARD

Anno di disgrazia 1982, pista di Brands Hatch. Anche Parrado è scosso da quello che è successo a inizio maggio. E ora siamo alla fine di una stagione maledetta che a Zolder s'è portata via Gilles Villeneuve. Stancamente il campionato di F.1 si è trascinato avanti ed è finito nelle mani di Keke Rosberg. La McLaren con Watson ha chiuso seconda. *«Frequentando l'ambiente delle corse di F.1 ormai da tempo mi sono fatto diversi amici. Uno di questi è stato proprio Dennis, salito da poco al comando del team. Ron sapeva della mia grande passione. E nonostante non avesse vinto il campionato, forse per distrarsi un attimo, mi dà la grande opportunità di provare la McLaren Mp4/1 progettata da John Barnard. Me la faccio sotto per l'emozione e soprattutto non voglio fare disastri. Guido con la massima attenzione, ho paura di sbagliare. Però: che spasso guidare certe monoposto. Sono ricordi indelebili ancora oggi godo a ripensare a certi momenti. La mia professione di giornalista specializzato in automobili e corse mi ha permesso di condurre tutte quelle vetture che gli altri sognano. Credo che poche persone nel mondo siano fanatiche come me per le corse di auto, però adesso ho perso molto del mio entusiasmo nel vedere la F.1 odierna».*

> *Un'emozione fortissima me l'ha data la partecipazione alla 24 Ore di Le Mans Classic del 2007. Mi è piaciuta da matti quella avventura*

Con la Matra alla Le Mans Classic

24 Ore di Le Mans Classic del 2007. Parrado si presenta al via con la Matra 650: il suo V12, come racconta Parrado, regala una musica celestiale

Nel 2007 ha coronato uno dei suoi sogni da corsa

LE MANS CLASSIC CON LA MATRA 650

Nel 2006 Nando Parrado ha pubblicato il suo libro di memorie Miracolo nelle Ande. In precedenza poco dopo il suo salvataggio aveva lavorato con Piers Paul Read nella stesura del best seller Alive che negli Anni '90 divenne un film al quale collaborò anche lui fianco a fianco col regista Frank Wilson Marshall. In Alive al cinema fu Ethan Hawke a interpretare Nando Parrado. Un personaggio che adesso tiene conferenze in ogni parte del globo e parla della sua esperienza da sopravvissuto che ha dovuto sfidare la morte e la fame con ogni mezzo. Per tanto tempo però non aveva mai parlato della vicenda. *«Non ne ho mai parlato semplicemente perché nessuno me l'aveva chiesto e poi anche mia moglie è stata determinante e mi ha fatto aprire al mondo».* Un mondo dove prima di tutto, adesso, ci sono la moglie Veronique e le figlie Veronica e Cecilia. Un mondo dove le competizioni automobilistiche sono ancora un tema dominante nelle sue giornate. Quando c'è stato modo di guidare un'auto da corsa non s'è mai tirato indietro. Aveva un sogno. Correre a Le Mans. L'ha coronato. *«Già proprio così un'altra emozione davvero fortissima me l'ha data la partecipazione alla Le Mans Classic del 2007. Mi è piaciuta da matti quell'avventura. Si corre molto più velocemente di quanto pensavo, siamo quasi al 100 per cento. Si è un sogno correre a Le Mans. Ho ancora nelle orecchie il suono del motore mentre freno in fondo all'Hunaudieres, sento ancora il V12 della Matra 650 che regala una musica celestiale. Sono 14 chilometri da affrontare tutti d'un fiato, mi fanno ridere quando sento che lì qualcuno ha pensato di far correre anche la F.1. No, sono mondi distanti quelli, guai provare a mischiarli».*

Formula Uno: ecco i suoi piloti preferiti

SOLTANTO FANGIO BATTE GILLES

Già, la F.1. Nando Parrado è un attento osservatore delle cose del Circus. *«Seguo con interesse il mondiale ma non faccio il tifo per qualche pilota in particolare. E ovvio che seguo sempre la Ferrari con un occhio particolare. Ritengo, ad esempio, che Sebastian Vettel sia un ottimo pilota, anche se io, dico la verità, preferivo Fernando Alonso. Però se vuoi ti faccio una classifica tra i miei piloti preferiti di tutti i tempi e allora in questo caso posso sbizzarrirmi. In ordine ecco qual è la mia graduatoria del cuore: Fangio, Gilles Villeneuve, Clark, Stewart, Senna, AJ Foyt, Gurney, Elford, Schumacher, Amon, Alonso, Peterson, Reutemann, Hamilton, Vettel, Prost e Lauda».* Da sudamericano orgoglioso, l'uomo che è rimasto aggrappato alla vita con le corse segue il genio e la sregolatezza di Pastor Maldonado. *«Io penso che tutti i piloti che corrono in F.1 siano molto bravi. Però se un pilota non ha a disposizione la miglior monoposto diventa molto difficile che possa dimostrare tutto il suo potenziale nel corso di un campionato».* Oltre il paddock della F.1, Parrado è rimasto affascinato dalla Formula E. *«È stato un vero e proprio orgoglio ospitare a fine dicembre del 2014 la Formula E a Punta de L'Este. E il ritorno d'immagine per l'Uruguay mi ha davvero sorpreso. La categoria apre senza dubbio una nuova era per lo sport del motore. Il flebile fischio dei motori elettrici non può essere paragonato col rombo e il grido dei propulsori a combustione tradizionali, ma lo spettacolo in pista non manca di certo. E poi c'è un'organizzazione che è paragonabile a quella di un Gp di F.1. Le vetture non fanno rumore come quella del Circus ma le gare sono molto combattute».* Anche la storia di Nando Parrado continua a far rumore. Alive. E non era un film.

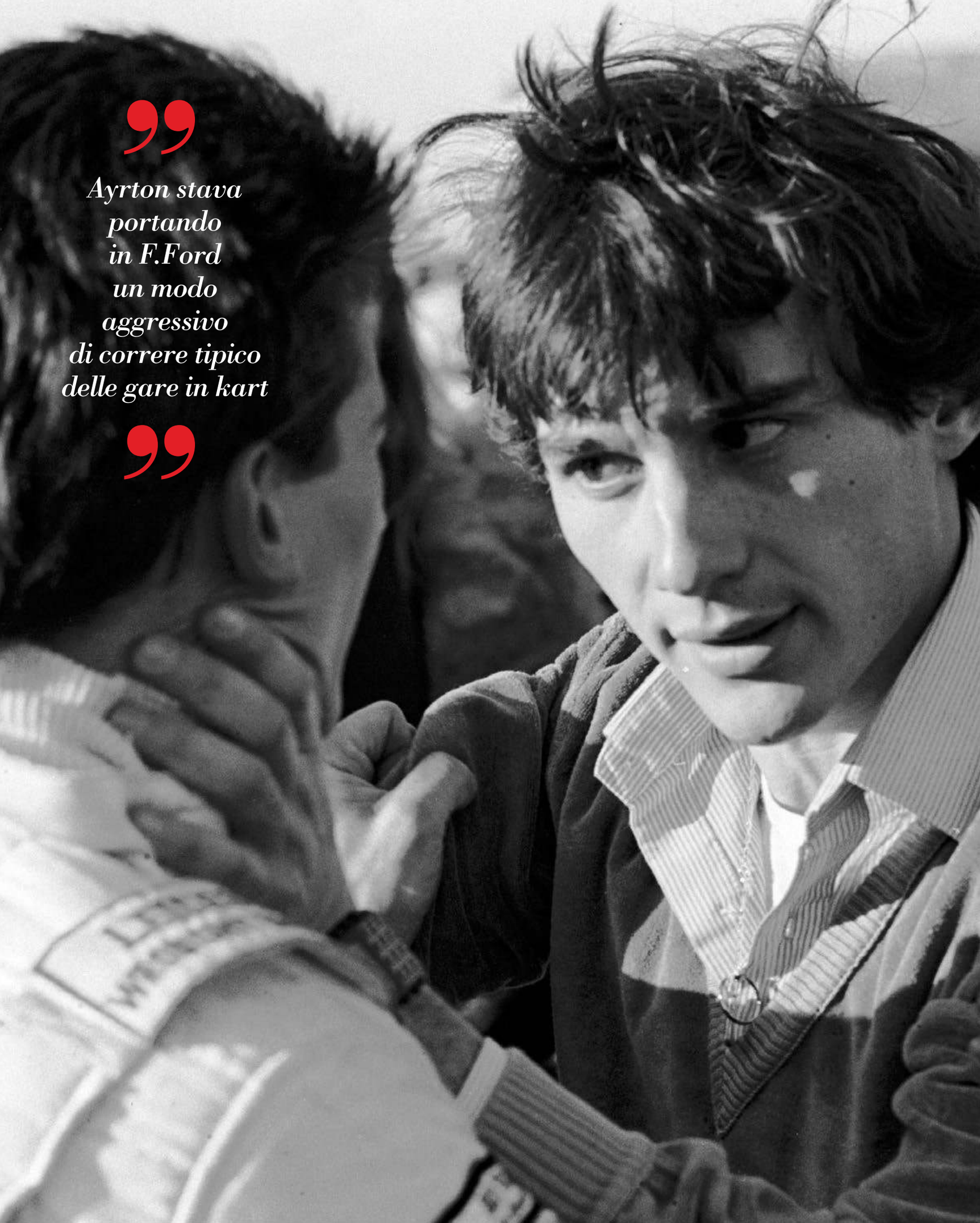
Mansilla da Ayrton alla vera avventura

Il velocissimo pilota argentino sfida duramente Senna in F.Ford nel 1981, poi passa in F.3 e in F.2, provando la McLaren F.1. La guerra delle Falkland lo blocca e lui migra negli USA, in Can-Am e Indycar, ma smette dopo un brutto crash a Sanair, poco dopo cambia vita e viene rapito in Liberia durante la guerra civile, poi diventa cercatore d'oro e di diamanti, nella giungla, il resto scopritelo nelle pagine che seguono

DI MARIO DONNINI

Enrique "Quique" Mansilla resta un talento incompiuto nella storia dell'automobilismo. Argentino di Buenos Aires, classe 1958, sale agli onori della cronaca quale primo, grande, anzi, acerrimo rivale di Ayrton Senna in monoposto.
E resta protagonista di una storia di vita incredibile, a oggi mai raccontata nei dettagli e tale da sembrare scritta da Hugo Pratt, il papà di Corto Maltese, tanto è ricca di cuore, coraggio, avventura allo stato puro e spirito da gentiluomo di fortuna d'inizio '900. Ma con lui le presentazioni non servono. Parlano la carriera svolta, partendo da zero, e una vita vissuta rischiando sempre e comunque, passo dopo passo. Da qui in poi scoprirete come. Prego, Quique...

Sfida infernale
Mallory Park 1981, F.Ford 1600: dopo il podio il secondo arrivato Ayrton Senna Da Silva prende di petto il vincitore Enrique Mansilla: la loro discussione piuttosto estrema passerà alla storie delle corse



Ayrton stava portando in F.Ford un modo aggressivo di correre tipico delle gare in kart

> *Ci separarono subito. E da allora fummo smistati in diversi campionati di F.Ford 1600…*

«*Tutto comincia una mattina di pioggia del 1968, sul circuito di Buenos Aires, quando, a dieci anni d'età, per la prima volta in vita mia assisto a una corsa da spettatore. Amore a prima vista. Mai dimenticherò il suono vibrante di quei motori, con le macchine che sfrecciavano ad alta velocità. Eredito la passione infinita per le corse da mio padre, ma per motivi di budget non ho la possibilita di correre in kart. In sintesi, nel 1976 sono solo uno dei tanti ragazzi mezzi matti in giro per le strade di Buenos Aires, a bordo di una Fiat Seicento*».

La svolta quando? «*Nel 1977, a 19 anni, parto militare e nei momenti di pausa consumo racing magazine: l'argentino Corsa, Autosport inglese e il vostro Autosprint. Un giorno proprio su Corsa leggo un annuncio di una scuola di pilotaggio che mette in palio un posto gratuito al miglior allievo selezionato. Così, dopo averne parlato coi miei genitori, decido di farmi avanti. In poche parole nel 1978, a fine estate, che in Argentina è in marzo, comincio a frequentare i primi corsi di guida veloce e subito vengo notato dal responsabile della scuola, che si complimenta per le mie capacità in pista! Dal punto di vista puramente sportivo, è un periodo d'oro, quello*».

Certo, l'Argentina sta per ospitare i mondiali di calcio. «*Che vinceremo, battendo l'Olanda, in finale. Nel frattempo, il nostro connazionale Carlos Reutemann sta andando bene in F.1 e, grazie all'accresciuto interesse per il Motorsport, la scuola di pilotaggio che sto frequentando si accorda con uno sponsor di tabacco per finanziare un premio che consiste nel frequentare in Inghilterra un corso alla famosa International Racing School di Jim Russell, nel marzo 1979. Be', lo vinco. E, una volta lì, mi ripeto, risultando l'allievo più veloce e consistente. Questo mi fa ammettere a un nuovo corso, nel novembre successivo, dove me la gioco con 127 ragazzi e ancora una volta risulto il migliore. Stavolta il premio è partecipare a sei gare di F.Ford nel 1980, nel Jim Russell Racing Team, sfidando i migliori che al tempo sono Moreno, Palmer, Boesel e tanti altri. Ormai vivo in Inghilterra, in un villaggio chiamato Downham Market, nel Norfolk, dividendo l'alloggio con diversi giovani piloti. Sto andando avanti senza avere un soldo in tasca. In gara vado bene, piazzandomi costantemente dal 7° al 4° posto e vincendo occasionalmente… Tanto che alla fine mi chiama per un test ufficiale la Van Diemen. Provo la macchina di Moreno e vado forte, perché mi fanno subito firmare un contratto. Il 1981 inizia nel top team della categoria, in cui corro insieme al messicano Alfonso Toledano, ma…*».

Oddio, sta per entrare in scena Senna, vero? «*Ascolta bene: una fredda mattina di febbraio un ex pilota del team, arrivato in F.1, ovvero Chico Serra, porta alla Van Diemen un ragazzo brasiliano molto raccomandato da Emerson Fittipaldi. Il nostro boss, Ralph Firman, ci chiede se io e Toledano abbiamo niente in contrario al fatto che al nostro team si possa unire un certo Ayrton Senna Da Silva. Io e Alfonso ci guardiamo e ridacchiamo, sottovalutando clamorosamente la cosa:* "Okay! È un debuttante, lo batteremo senza sforzo…"».

Mai giudizio fu più affrettato e impreciso, col senno di poi. «*La stagione progredisce e Ayrton mostra il suo talento. E comincia a crescere la tensione con me, perché lui dal kart sta importando tra le monoposto un modo di correre molto, molto aggressivo. Al punto che quasi in ogni gara rischiamo di toccarci e qualche volta succede. Tutto questo fino al pomeriggio di Mallory Park, alla curva Gerard, quando ci tocchiamo davvero e io ho la meglio, tanto che vado a vincere*».

E il casino tra voi quando succede? «*Dopo il podio. Ayrton è furioso con me per l'incidente e per la lotta al coltello, cosa che in realtà accade praticamente da diverse corse. Ma stavolta si trascende, Keith Sutton scatta una foto che passa alla storia delle corse e il caso esplode. Lui mi attacca, dicendo che l'ho buttato fuori all'ultimo giro, cosa non vera, perché quella è solo un'altra dura corsa in cui alla fine vinco io*».

E dopo la celeberrima lite cosa accade? «*Firman, boss della Van Diemen, ci separa, decidendo che d'ora in avanti ciascuno di noi correrà in un diverso campionato di F.Ford. Così gli incidenti selvaggi finiranno per sempre. Giusto. Ma vuoi sapere la verità?*». Siamo qui apposta. «*Ayrton è il miglior tester, in pista ha più esperienza di me, che corro solo da un anno, ed è capace di tirare fuori più cose dalla macchina. È già avanti su tutti, per quei tempi. Usa traiettorie in modo geniale, ha un livello di concentrazione magico: è predestinato a diventare grandissimo. Si vede da subito, sai*».

A proposito. E l'Ayrton privato? «*Molto gentile e riservato. Ama stare con Lilian Vasconcelos, al tempo sua moglie. E, fuori dalle corse, nel privato sa essere molto divertente. E ha anche a suo modo un po' d'altruismo. Sai, sulle prime io sul bagnato non ero granché, lui invece spopolava. Ebbene, un giorno, non so come né perché, Ayrton viene da me e comincia a darmi consigli. Ebbene, la mia competitività sull'acqua migliora immediatamente. Uno così anche a parole sa regalarti chiavi decisive*».

E di Ayrton in corsa cosa dici? «*Basta che metta il casco in testa e diventa un toro selvaggio. Ha il suo stile: o la va o la spacca, senza vie di mezzo, mai. Mentalmente è focalizzato, rigidissimo, sa ciò che vuole e come ottenerlo. Credimi, è uno speciale. E pensa che a fine 1981 a me, Ayrton e Toledano ci chiamano i tre moschettieri!* (ride, ndr)».

Il 1982 è un anno di svolta. Non vi incontrerete più... «*Resteremo in buoni rapporti, fino alla fine. Per Ayrton succedono molte cose. Dal 1982 comincia a farsi chiamare Senna, mentre prima era Da Silva. E tutti colleghiamo ciò col fatto che la famiglia non voleva che lui continuasse a correre. Comunque lui decide di restare un anno in più in F.Ford, passando dalla 1600 alla 2000cc, sempre con Van Diemen, mentre, forte della vittoria nel campionato P&O Ferries, io salgo in F.3, grazie all'aiuto della Financiera Munro. Invece Toledano trova solo parte del budget*».

Per il 1982 sei in F.3 britannica nel West Surrey del neozelandese Dick Bennetts, già al top nel 1980 con Stefan Johansson - assistito da Niki Lauda - e nel 1981 con Jonathan Palmer. «*In F.3 lavorano le ali, l'aerodinamica va sfruttata bene e non è facile. Comunque per me l'annata comincia bene, perché nelle prime gare sono sempre a podio e alla quinta corsa ottengo la prima vittoria, ma i miei problemi hanno una data e un motivo: 2 aprile 1982, l'inizio della Guerra delle Malvinas* (Quique non le chiama mai Falkland, ndr), *nel Sud dell'Atlantico. Argentina e Gran Bretagna combattono contendendosi questo gruppo di isole. All'inizio vivo la cosa senza neanche capirne le implicazioni, poi, a un certo punto, molti inglesi miei amici cominciano a chiedermi dove sono queste isole e capisco che qualcosa di molto grave sta succedendo. Per esempio, la mia vicina di casa ha il marito in guerra come pilota d'elicottero, mentre io ho un cugino intruppato nella forza aerea argentina. E in stato di guerra non possono avvenire trasferimenti di fondi dall'Argentina. In sintesi, capisco che ho un budget per 11-12 gare su 20. Cominciano i guai. Dick Bennetts risparmiando e tagliando arriva a 15 e alla fine ci troviamo in lotta per il titolo, grazie all'aiuto*

Esperienza indimenticabile

Sopra, Mansilla in posa very british! E, nell'altra pagina, eccolo in tre immagini scattate durante il confronto a muso duro con Ayrton a Mallory Park 1981. In basso, i tre moschettieri della F.Ford inglese di quell'anno: da sinistra, Toldedano, Senna e Mansilla

> *Quando ci siamo incontrati c'era lotta tra me e Ayrton, poi lui è cresciuto alla grande*

della West Surrey Engineering, industria nel ramo della robotica, che ci consente di arrivare alla finale del campionato, alla 20esima corsa, a pari punti col mio rivale, l'irlandese Tommy Byrne».

Brutto cliente, per un weekend in cui va tutto storto. «*Ce ne capitano di tutti i colori, roba mai vista, specie al propulsore. Non finisce qui. Al box un motore cade addosso al mio boss Dickie e al conto dobbiamo aggiungere pure un piede rotto, per lui. A complicare le cose, il giorno della gara piove a dirotto e decidiamo come da logica per un set-up da bagnato, ma mi ritrovo con troppa downforce e sono lento nei rettilinei. Morale, mi piazzo terzo e Byrne arriva davanti, vincendo il titolo. Peccato e peccato anche per Dick Bennets, mio mentore e amico vero...*».

Tommy Byrne è nella leggenda come uno dei più grandi talenti delle corse a non sfondare in F.1. «*Un gran bel pilota, credimi. Avrebbe meritato occasioni migliori, ma, come sai, andare avanti non è mica solo questione di talento*».

E per te arriva il premio, perché come vicecampione F.3 britannica ti aspetta un test F.1 con la McLaren Mp4/1, a Silverstone. «*A girare siamo io, Tommy Byrne, Dave Scott, Stefan Johansson e Thierry Boutsen, ma non chiedermi i tempi degli altri. So solo che dopo soli tre anni di gare mi ritrovo al volante di una F.1 e per me ciò è favoloso. In più il mio crono mi avrebbe piazzato in quinta o in sesta fila nel Gp di quell'anno e la cosa viene presa bene, tanto che pochi giorni dopo mi chiama James Gresham per fare parte del March Junior team in Formula 2, insieme a Lamberto Leoni, col quale lego subito*».

È l'occasione della vita, non puoi sbagliare. «*Mi godo l'appoggio della March ufficiale di Robin Herd e sul giro secco nelle prime gare F.2 1983*

Kamikaze non solo nel casco!

A sinistra, il casco stile kamikaze di Mansilla e, a destra, al centro e sopra, il risultato di una mega-collisione dell'argentino con Toldedano. In basso e in questa pagina, in alto, due immagini della sfida infinita di Enrique con Ayrton Senna, sempre in F.Ford, nel 1981

sono costantemente tra i primi 6-7 più veloci. Ma già dopo Thruxton, seconda corsa, i tecnici scoprono che il telaio flette e Ralph Bellamy, il nostro senior engineer, lo fa irrigidire prima di Hockenheim, tanto che il test di conferma a Brands Hatch si rivela promettente. Meraviglioso. È la volta buona - penso. Ma...». Ma??!! «*Al ritorno, all'altezza di Silverstone, un camion perde olio in pista e causa un gigantesco incidente a più macchine. La mia è una di queste. A casa mi aspettano per cena Lamberto Leoni e la sua fidanzata Paola, ma io non arrivo proprio... Esco dal groviglio tutto lividi e acciacchi, con l'occhio destro molto contuso, ma, se non altro, vivo! Vengo ospedalizzato e posso tornare in pista solo per la corsa di F.2 sulla terribile Nordschleife, al vecchio Nurburgring».*

E qui le cose continuano ad andar male. «*La March schiera sei macchine e ha due muletti. Prendo parte a tre sessioni di prova, ma perdo il controllo nella sezione 1 e picchio, rovinando il telaio. Niente macchina di riserva per me, perché altri colleghi me le hanno arraffate prima e così do forfait. Peccato, il Nurburgring mi stava piacendo e potevo fare molto bene. Ma è duro correre quando hai solo un terzo del budget. Alla fine come migliori risultati ho due sesti posti a Jarama e Zolder, più diversi ritiri per problemini meccanici...».*

A un certo punto hai come sponsor "Visit Argentina". «*E sai quanto mi danno? Zero. Stavo provando a sedurre qualcuno del governo per farmi appoggiare, ma senza risultato. La verità è che dopo la guerra delle Malvinas l'Argentina non è stata più la stessa. Vuoi sapere il senso di tutto? Quel conflitto di fatto ha posto fine alla mia carriera di pilota».*

Che però in chiave 1984 prosegue, vedendoti addirittura migrare in America. «*Sono spettatore alla gara F.2 di Donington 1983 e qui incontro un tale che ha appena acquistato una March 822 di F.2, trasformandola in Can-Am. Poco dopo lo chiamo e costui mi invita a correre per lui negli States. Niente stipendio, i premi corsa a me e le spese vive a lui. Non è il massimo, ma tutto si fa per restare nel giro. Parto triste, perché lascio in Inghilterra tanti amici, ma la mia vita è quella del pilota. Al debutto a Dallas, nella gara di contorno al Gp di F.1, i problemi sono tanti. Siamo alla seconda gara a Brainerd, ma si rompe il motore in prova e niente partenza. Quindi si va a Lime Rock, dove sono al comando della classe 2000 cc, quando mi tocco con un doppiato, sbatto e mi ritiro. Per la quarta corsa, il team va in chapter 11* (ossia in amministrazione controllata, ndr) *e da lì in poi è già tutto finito».*

Ma ti procacci subito un'altra macchina, no? «*Un tecnico inglese mio amico mi trova una guida con una Toleman ex F.2, sempre nella Can-Am. Corro in Canada, a Trois Rivieres, la macchina è molto buona, ma ci sono problemi al motore e l'avventura termina dopo una sola partecipazione. A fine 1984 torno in Argentina per riflettere sul futuro, sperando in giorni migliori. Quindi nel gennaio 1985 la sola cosa che mi capita è un test Indycar con il team Hemelgarn, del quale divento pilota di riserva. Ho di nuovo un lavoro».*

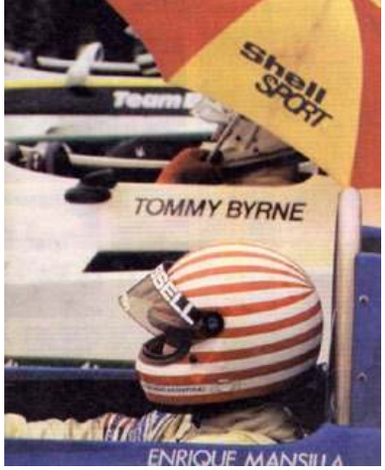
Però resti a bordo pista per un pezzo. «*Loro mancano la qualifica per le prime quattro gare, poi mi chiamano per la quinta, a Road America. Tocca a me. Do un secondo e mezzo al giro al pilota titolare e sono settimo nelle prime prove. Vado alla grande e in pista ci sono tutti i big, Andretti compreso. Poi in qualifica sono 11esimo e in gara buon settimo. Si va a Mid-Ohio e sono decimo in prova e in corsa, malgrado l'assetto sbagliato. Terza gara a Sanair, in Canada, e le cose si fanno molto difficili, perché debutto su un tri-ovale. In qualifica vado bene,*

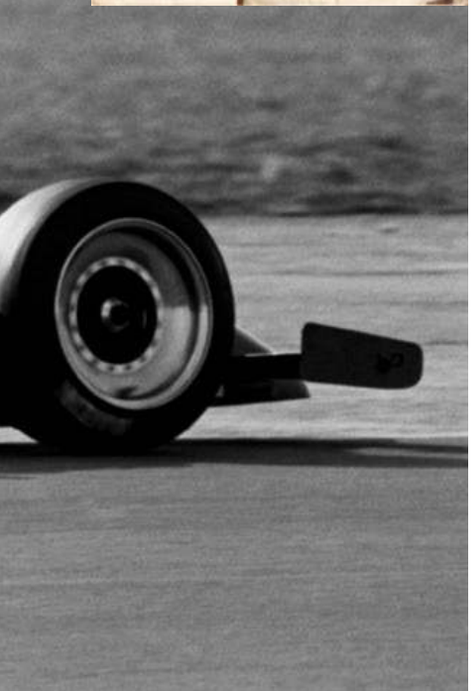
partendo davanti a Foyt e Fittipaldi, ma poi in corsa mi schianto contro il muro, mi prendo una gran paura, rischio d'ammazzarmi e mi prosciugo le tasche, visto il gran danno fatto. Praticamente, con questo episodio negativo, finisce la mia carriera».

Ma non termina la tua esperienza nel mondo del Rischio, anzi... «*Arrivi a un certo punto in cui ti siedi, prendi la testa tra le mani e cominci a pensare a cosa fare della tua vita, del tuo futuro, dei tuoi sogni che non sono più trasformabili in realtà. Ed è così che raggiungo un amico, nella baia di San Francisco, e mi metto a vendere macchine di serie: Aston Martin, Jaguar, Alfa Romeo, Jeep... Guadagno bene, ho finalmente una vita stabile tra drink, divertimento e ragazze. Tutto ciò fino a che incontro un tale che ha una miniera nell'ovest dell'Africa, in Liberia, e, ascoltandolo, la mia mente comincia a volare, alla ricerca del fascino della pura Avventura. Non finisce qui. Poco dopo uno dei miei soci, un australiano esperto nell'estrazione dell'opale, se ne va proprio in Liberia, per verificare la possibilità di mettersi nel business dell'estrazione d'oro e diamanti. Costui si perde nella giungla per mesi, torna da noi, ci racconta tutto, restiamo affascinati e decidiamo di vendere ogni cosa e con i guadagni di reinvestire nelle attrezzature, per partire alla volta della Liberia e iniziare una nuova vita. Ahahaha, ci pensi? Da pilota della McLaren di F.1 in un pomeriggio a Silverstone a Crocodile Dundee il passo può essere breve, credimi. E questo è niente».*

Poi cosa ti accade, Quique? «*Arrivo a Monrovia, capitale della Liberia e lì capisco subito che la situazione è esplosiva. Colpi di stato e guerra civile dietro l'angolo. Ma c'è di più. Appena posate le valigie in albergo, alla periferia della città, comincio a udire colpi d'arma da fuoco dei ribelli, che stanno facendo il loro allegro ingresso nella capitale. Di notte, dal decimo piano del nostro hotel esclusivo, possiamo vedere mentre mitragliano la casa presidenziale. No, non è un problema di ore. Restiamo per mesi, dico mesi, asserragliati in quell'albergo, fino a che decidiamo di contattare l'ambasciata americana. Ormai siamo intruppati in una terrificante guerra civile e nessuno può fare nulla, per noi. Tocca a noi impegnarci in favore di chi ha bisogno, così decidiamo di dare una mano a Medici Senza Frontiere. All'Hotel Africa aiutiamo a installare un piccolo ospedale da campo per un pronto soccorso rapido in caso di emergenze, con un dottore e due infermiere. Ben presto, vista la tanta pratica, imparo ad assistere l'equipe nell'estrazione di pallottole da braccia e gambe dei tanti feriti che arrivano. Certe volte si lavora tutta la notte e alle cinque di mattina si mangia tutti insieme, quindi si parte e si va in clinica ad aiutare George, il dottore, fino alle due del pomeriggio successivo e così via. Questa storia inizia nel gennaio 1990 e dura ben sei mesi. All'inizio siamo in dieci e alla fine restiamo in quattro, la nostra società si scioglie e io decido di restare in Liberia, nel mio hotel, subito dopo aver visitato un compound di truppe americane, ma al ritorno mi capita una brutta cosa. Perché alcuni dei soldati che ho contribuito a curare mi prendono prigioniero assieme ad alcuni miei compagni e mi ritrovo alla mercé del Principe Johnson, ferocissimo signore della guerra appartenente al locale fronte patriottico di liberazione».*

Quique, a confronto questa è roba molto più pericolosa del vecchio Nurburgring che hai sperimentato... «*Il Principe Johnson è molto aggressivo coi suoi soldati e quelli che eseguono male i suoi ordini vengono uccisi davanti ai nostri occhi. Cinque mesi così, in una baracca, reclusi, man-*





giando e facendo tutto lì... niente acqua o toilette. Trattati come animali in gabbia. Gli elicotteri Usa ci volano sopra la testa, ma nessuno può far nulla, per noi. Ci rendiamo conto che è finita, ma ci resta la fede in Dio come unica speranza. E se sono qui, adesso, ancora vivo, magari è la prova che Dio c'è. So che passo giorni e mesi a domandarmi senza sosta cosa mai abbia fatto io di fottutamente cattivo nella vita per meritarmi di crepare in quel modo...».

Però tutto finisce bene, perché vi liberano. «*Già, un miracolo. Un vero miracolo. E subito dopo liberato, ormai non ho più paura di nulla e decido di proteggere l'investimento fatto, ormai quasi tutto a rotoli, intraprendendo l'attività estrattiva d'oro e diamanti. Tanto, mi dico, peggio che essere ammazzato mica mi può succedere*».

A dirlo è facile, a crederci davvero meno. «*Di base, per farla breve, si tratta di lavorare nei letti dei fiumi che portano frammenti augurabilmente preziosi depositati lì, nel corso di milioni di anni. Ma questo è l'aspetto tecnico. Poi c'è l'Africa. E l'Africa è strana, magica, complessa. Ne ho vista tanta. Lavorando in parecchi posti e molto selvaggi. Perché quasi tutta la mia esperienza si svolge nella giungla e nella giungla capitano cose stranissime, innominabili, inconcepibili per noi. Vedo una tribù che attacca l'altra per fame, ovvero per mangiare i bambini altrui. E incontro tribù molto più ricche che si limitano a vendere i loro ragazzi a criminali, come schiavi, per un pugno di tabacco o un sacco di riso. Una volta vado in una base estrattiva e trovo un ragazzo con una orrenda frattura esposta al perone. Torno pochi giorni dopo e mi rendo conto che l'avevano curato solo per rimetterlo al lavoro... Ne ho viste di cose che lasciano senza parole, senza fiato... Ma anche aspetti spirituali, quasi magici dell'Africa nera, cose che ti fanno riflettere o anche solo sorridere... Per esempio nella giungla a bordo di un 4x4 non sono mai riuscito ad andare più veloce di un indigeno a piedi, io che al volante di una F.Ford avevo battuto diverse volte Ayrton Senna...*».

La cosa più strana e buffa che ti è capitata da cercatore d'oro e diamanti? «*Come sempre accade nei posti più strani, a un certo punto un argentino incontra un italiano. E nella giungla conosco Fabrizio e Ida Colombo di Vedano al Lambro, quindi presso Monza, e diventiamo soci. E scopro che è amico di Ercole Colombo di Autosprint! Il mondo è piccolo, se è vero che nella guerra in Liberia avevo incontrato Tani Hanna, top driver del Ferrari Challenge*». Come pilota sei forte, molto. Ma come cercatore d'oro e diamanti? «*Al tempo non ero niente male, sai. Nell'area dei giacimenti d'oro, complessivamente sono capace di tirare fuori un milione e duecentomila dollari di materiale, estraendo ogni giorno da 500 grammi a un chilo di minerale. Il tutto lavorando dodici ore al giorno per cinque giorni a settimana e il resto passandolo nei laboratori per le operazioni di lavaggio. Si tratta in concreto di trascorrere queste otto ore quotidiane nel fiume, tre o quattro metri sott'acqua, ben bardato, con un tubo da otto pollici a estrarre sedimenti, i più pesanti dei quali vengono raccolti, vagliati e selezionati. Quanto all'estrazione di diamanti, è un lavoro molto più difficile e complesso, che richiede tanta esperienza specifica*».

E, facendo una botta di conti, al di là dell'incredibile esperienza sul piano dell'umana avventura, cosa te ne viene? «*Dopo tre anni di durissimo lavoro, decido di lasciare la Liberia e di tornare in Argentina nel 1993. Sono riuscito a guadagnare un milione e ottocentomila dollari che servono per ripagarmi tutti gli investimenti e i debiti contratti per*

> ***In F.3 britannica nel 1982 ho perso il titolo all'ultima gara lottando con Tommy Byrne. Poi ho provato la McLaren F.1***

Star in F.3 britannica '82
Correndo per Dick Bennets, Enrique Mansilla sfiora il titolo britannico di F.3 1982, diventa uomo copertina in Argentina e sembra lanciato verso una luminosa carriera...

iniziare. Morale semplice: anni vissuti molto pericolosamente, lasciando per strada tempo e denaro, ma infine portando a casa la cosa più difficile da conservare: la mia stessa vita. Salvandone anche qualcuna. Per esempio quella di un imprenditore romano operante nel settore delle ferrovie, il quale si ritrova a un check-point coi guerriglieri che vorrebbero spararagli, perché lui non capisce la lingua e lo stanno ingiustamente accusando d'essere una spia. Mi metto in mezzo e riesco a tirarlo fuori dai guai. Ma, dai e dai, sono stufo e voglio solo tornare a casa. Sulle prime, però, l'idea è di rivedere dopo tanto tempo i miei genitori, mia sorella e di riposarmi un po', per poi tornare nella east coast dell'Africa. Ma poi le cose prendono un'altra piega, perché succedono due cose inattese: incontro la donna che diverrà mia moglie e poco dopo torno alle corse».

Questa poi... Del tuo ritorno alle corse nessuno l'aveva saputo, in Europa... «*È un ritorno per modo di dire, ma pur sempre un ritorno. Parlo di gare strane, sorta di raid stradali cui partecipo con una Chevy del 1960 e poi una gara in circuito, a Balcarce, vicino la casa natale di Juan-Manuel Fangio, ma niente di che. Quindi disputo un'esibizione con una specie di prototipo Ford e poi basta così. Non mi diverto più, sento che devo fare altro*».

Difatti passano gli anni e la tua esperienza torna buona, entrando nel giro Porsche, stavolta non più da pilota ma da organizzatore e promoter, prima su base locale e quindi, in quasi due decadi, lanciando il Porsche Gt3 Trophy Argentina: «*Finalmente do una sterzata alla mia esistenza*

Una vicenda molto intensa

Sopra, Enrique in F.2, Can-Am e F.Indy, partito davanti a Foyt e Fittipaldi a Sanair. Infine ecco il figlio Dorian mentre gioca con un mini-simulatore e, in basso a sinistra, mentre esulta dopo una vittoria. Più sotto a destra, un'immagine recente di "Quique" e, nell'altra pagina, eccolo all'inizio degli Anni '80

e trovo un lavoro che mi gratifica e consente di mettere in campo tutta la mia esperienza sui circuiti. La serie è aperta ai piloti d'ogni parte dell'America, ha copertura Tv e incontra un ottimo successo a livello di media e di qualità della sfida».

Quique, qual è il circuito più bello del mondo? «*Spa Francorchamps*». E la gara più memorabile della tua vita? «*Cadwell Park 1981 in F.Ford: parto dalla pole position e finisco secondo dietro a Roberto Moreno, facendo segnare un giro record che dura per decenni*». Invece, quella più brutta? «*Sanair in Indycar 1985, quando sbatto e quasi ci lascio la pelle. Eppure correre all'americana non è male, anche se preferisco farlo all'europea. Ma l'ambiente Usa è amichevole*». La cosa più bella che ti hanno dato le corse? «*La gioia di incontrare amici di ogni parte del mondo, coi quali continuo a tenere rapporti. Tra questi tengo in grande riguardo il forte Beppe Gabbiani, il mio caro compagno d'appartamento Lamberto Leoni e Emanuele Pirro, ottimo pilota e bella persona che corse con un altro argentino, Oscar Larrauri*».

Una volta John Hogan, gran capo della Marlboro, ti disse: «*Vorrei tanto fare qualcosa per te, ma in questo momento non posso*». C'era la guerra. Hai rimpianti? «*No, mai. Nella vita, come ho raccontato, mi sono trovato a fare cose molto particolari, ma ho sempre preso tutto come un contributo alla curva d'apprendimento*».

Vedi un senso in tutto ciò di cui abbiamo parlato? «*A dare tanto senso a molte cose ora c'è mio figlio Dorian, che ha corso in kart dall'età di 13 anni e fino al maggio 2019. Ha 19 anni e lo scorso anno ha partecipato alla Porsche Mobil 1 Super Cup Series, in concomitanza coi Gp di F.1, prendendo i suoi primi punti in Messico*».

Vuoi dire che, in fondo, nella vita tutto torna? «*Per certi versi sì. Sono passati quasi quarant'anni e c'è un nuovo Mansilla nelle corse internazionali, con lo stesso disegno del mio casco*».

Peraltro molto bello e originale. Da cosa deriva? «*Lo inventò per me a inizio Anni '80 Stuart Dent, publisher di Autosport inglese: per come correvo, mi chiamava il Kamikaze Argentino e così il lay-out ricorda la bandiera del Sol Levante. Pensa, dicevo, tanti decenni sono passati, e ora c'è un nuovo Mansilla a portare in gara i miei stessi colori e va piuttosto forte. In Inghilterra è ospite a casa del mio vecchio team manager ai tempi di F.3, il neozelandese Dick Bennetts, proprio come me, nel 1982. Questo, dopo tutto ciò che ho passato nella mia vita, dà un senso della continuità e lo trovo bellissimo. Purtroppo a mancare, rispetto ai bei tempi, è solo Ayrton Senna. Dopo quella famosa litigata, in realtà tornammo subito amici. Restammo in qualche modo vicini, legati. Di fronte a ogni suo grande traguardo mi sono sempre complimentato con lui, l'ho contattato, gli ho scritto e Ayrton ha sempre risposto subito, entusiasta, carino e anche con un pizzico di dolcezza. Perché tutto ciò che ci aveva unito, in fondo, in quel periodo bello, selvaggio e spensierato, era molto più di ciò che per poco ci aveva diviso. Abbiamo corso una dozzina di gare insieme e cinque-sei volte gli sono arrivato davanti, sì, ma poi destino e talento hanno detto la loro e lui ha saputo crescere, perfezionando fantastiche doti velocistiche, creandosi un nome e divenendo amatissimo in tutto il mondo. Poi la tragica fine. Anzi forse, in questa mia storia in cui tutto sembra tornare, Ayrton c'è sempre stato, perché è indimenticabile. Riposi in pace. E se tutti rimpiangono il campione che è stato, io ho un'immensa nostalgia di quel ragazzo che svaniti i momenti caldi, tolto il casco, sapeva essere dolce, intenso, divertente*».

> *Adesso mi piace ammirare la continuità della famiglia Mansilla nelle corse, grazie alla bravura di mio figlio Dorian!*

Scribante
l'italiano dimenticato

DI MARIO DONNINI

Questa è la storia di un emigrante che nel 1937 parte da un paesino del vercellese alla volta del Sudafrica, dove con tanti sacrifici fa fortuna, rivolgendo quindi la sua attenzione alle corse. Fondando un team di F.1 che per 13 anni si fa onore nel mondiale e nella locale serie. Aldo, classe 1913, riposa ora nella patria d'origine...

Aldo Scribante si è sempre sentito italiano e la sua è una storia intensa, positiva e bellissima

Militanza lunga e gloriosa

A lato la McLaren M23 della Scuderia Scribante guidata nel Gp Sudafrica 1975 da Dave Charlton, che vediamo in alto. Nell'altra pagina, il leggendario patron Aldo Scribante al lavoro nel suo ufficio

Con questa puntata dei Racconti della Passione l'Italia del mondo racing comincia a pagare un debito affettivo inestinguibile verso Aldo Scribante, uno dei suoi figli più appassionati, generosi e intraprendenti. Protagonista da emigrante e naturalizzato sudafricano di una storia agonistica lunga, intensa, meravigliosa quanto sconosciuta ai più. E incentrata in ben tre lustri di partecipazioni one-shot al campionato del mondo di Formula Uno, con risultati dignitosi, se non sorprendenti, all'interno di una scuderia privatissima quanto coraggiosa e valida, recante il suo nome. Aldo Scribante nasce a Brusnengo, al tempo in provincia di Vercelli, il 3 novembre 1913, figlio di Giuseppe e Amabile Taraboletti. Cresce italianissimo fino a che, nel 1937, a quasi 24 anni d'età, emigra in Sudafrica, raggiungendo il fratello maggiore Franco.

Due anni dopo fonda la Scribante Construction affiancandole la Scribante Concrete, che divengono immediatamente company di successo nel campo dell'imprenditoria edilizia, facendosi progressivamente un nome addirittura a livello nazionale, con succursali ed espansioni successive nel Natal e a Johannesburg.

UNA FORTUNA ECONOMICA NELL'EDILIZIA

In altre parole, Scribante e la sua famiglia conoscono un'immensa fortuna economica e da lì fiorisce l'idea di dedicare tempo libero a due grandi passioni: le corse automobilistiche e, in subordine, l'ippica, con lo stesso Aldo che presta per molti anni servizio da steward presso l'ippodromo di Arlington. Ma è nel motorsport che la scuderia Scribante scrive pagine indimenticabili, nelle gare sudafricane e non solo. E, attenzione, lo stesso Aldo per tutta la vita continua a sentirsi italiano, tanto da lasciare scritto nel testamento di far ritorno in patria per essere tumulato a Brusnengo (centro nel frattempo passato sotto la provincia di Biella), cosa accaduta nel 2004.

MECENATE DALLE SPORT ALLA FORMULA UNO!

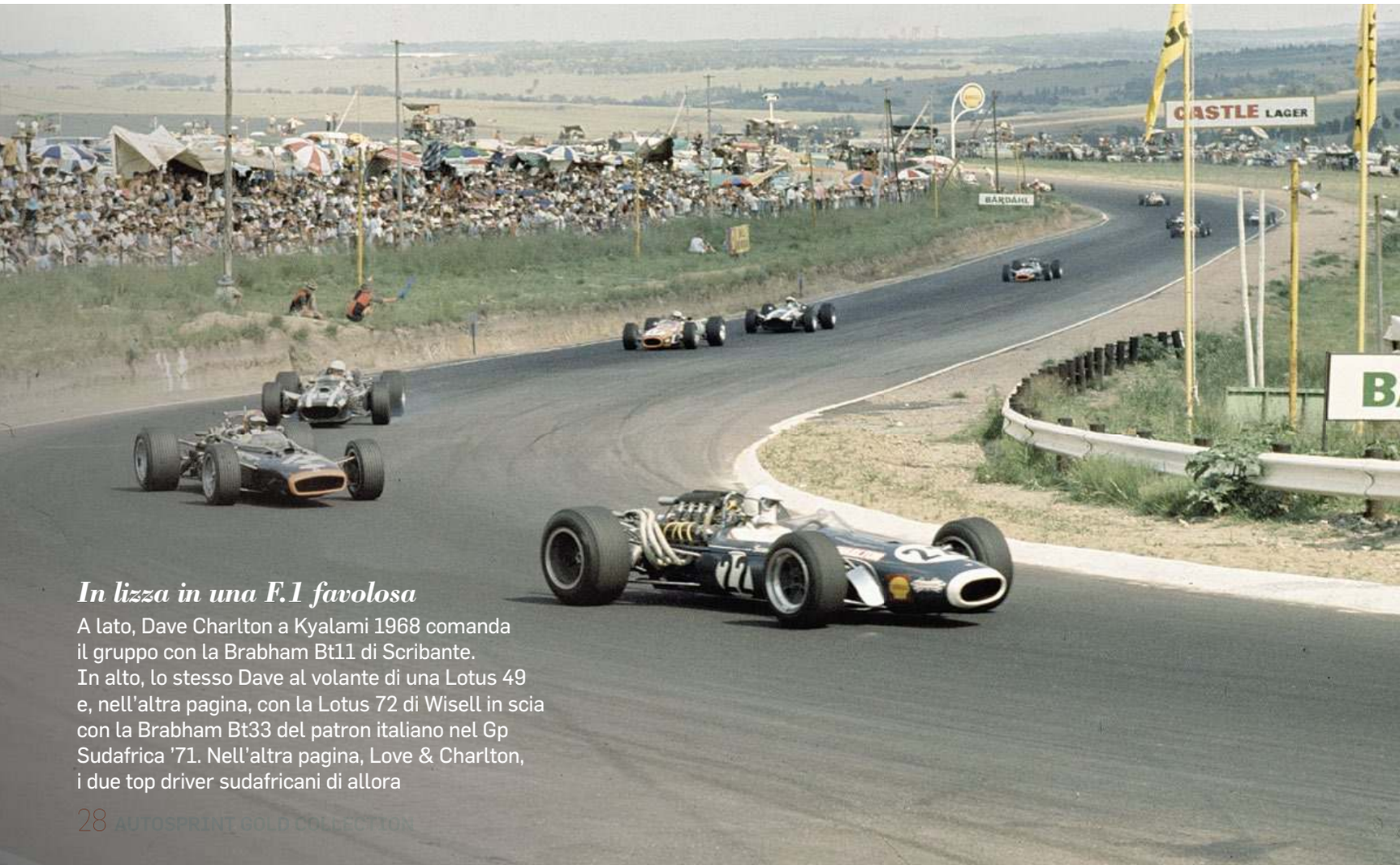
Aldo Scribante interpreta il suo ruolo nelle corse in veste di finanziatore e mecenate, tanto che nel 1959 e nel 1961 sponsorizza due Lotus Seven Sport per i sudafricani Dennis Guscott e Lionel Rowe, prevalentemente in gare del locale campionato di Port Elizabeth. È un buon inizio, che mette appetito al buon Aldo, il quale s'entusiasma al pensiero che dal 1960 il ricco Sudafrica organizzerà addirittura un suo campionato nazionale di Formula Uno. Da lì l'idea di partecipare, acquistando una Lotus 21 a motore Climax 1500 per il pilota locale Neville Lederle.

SESTO E A PUNTI NEL MONDIALE!

Aldo Scribante non lesina mezzi per la scuderia e il 29 dicembre 1962, al debutto nel mondiale di F.1 sul circuito Prince George di East London, la Lotus della Scribante va alla grande, piazzandosi col bravo Lederle in qualifica a metà schieramento, al top tra gli indipendenti locali, e poi artigliando in gara un meraviglioso sesto posto, che vale al conduttore un insperato quanto meritato punto iridato. Resterà il miglior risultato del team di Aldo Scribante nel mondiale, anche se il bello deve ancora venire.

SCRIBANTE INGAGGIA L'IRIDATO BRABHAM!

Lederle manca la qualificazione nel Gp del Sudafrica edizione 1965, anno in cui il team acquista una Brabham Bt11-Climax per correre nella serie na-



In lizza in una F.1 favolosa

A lato, Dave Charlton a Kyalami 1968 comanda il gruppo con la Brabham Bt11 di Scribante. In alto, lo stesso Dave al volante di una Lotus 49 e, nell'altra pagina, con la Lotus 72 di Wisell in scia con la Brabham Bt33 del patron italiano nel Gp Sudafrica '71. Nell'altra pagina, Love & Charlton, i due top driver sudafricani di allora

Aldo Scribante nelle corse sudafricane è una leggenda. E in Italia merita riconoscimento

zionale, mettendo alla prova un giovane, classe 1936, di cui si dice un gran bene: Dave Charlton.
E non finisce qui, perché Aldo Scribante diventa l'unico italiano della storia a mettere sotto contratto il grande Jack Brabham in F.1, con il mitico "Black Jack" che accetta di correre per la scuderia del piemontese nel Rand Grand Prix di F.1 1965, gara non valida per il mondiale, andando a vincere senza problemi. I rapporti con Jack si intensificano anche sul piano commerciale, visto che Scribante compra un'altra Bt11, stavolta a motore Repco V8, con la quale Charlton nel 1968 prende parte per la seconda volta al Gp del Sudafrica, dopo che aveva debuttato l'anno prima con l'esemplare mosso dal Climax, ma senza essere classificato al traguardo.

DAL 1970 ALDO SI VOTA ALLE LOTUS

Scribante capisce d'avere grande potenziale e nel 1970 fa la scelta più giusta della sua carriera nelle corse, andando alla corte di Colin Chapman per acquistare un glorioso esemplare della Lotus 49, nella fattispecie il telaio R8 ex Graham Hill. Con questa vettura finalmente Dave Charlton in Sudafrica riesce a sopravanzare l'eterno rivale John Love, andando a vincere il titolo nazionale di F.1 dopo aver ottenuto otto vittorie filate e un 12esimo posto nel Gp di Kyalami. Fantastico. La squadra è lanciatissima, tanto da ottenere la sponsorizzazione delle sigarette Lucky Strike, che da lì in poi daranno vita a uno spettacolare abbinamento cromatico col coraggioso team Scribante, il quale rileva addirittura una Lotus 72D per il fedelissimo Charlton.

IN F.1 UNA SFORTUNATA PUNTATA EUROPEA

Ed è così che il team di Aldo Scribante nel 1972 decide un mini-programma non più confinato a Kyalami, ma anche dilatato in tre impegnativi Gp europei: in Francia, a Clermont Ferrand, in Gran Bretagna a Brands Hatch, e sulla terribile Nordschleife del Nurburgring, per il Gp di Germania. I risultati non sono buoni, perché Charlton manca la qualifica a Charade e si ritira nelle altre due gare, dopo che in qualifica viaggia tra gli ultimi. Aldo Scribante e il suo pilota si consolano nel campionato locale, arrivando a quattro titoli nazionali consecutivi, sempre col marchio Lotus.

NASCE IL CIRCUITO ALDO SCRIBANTE!

Il ruolo di mecenate e agitatore di uomini per Aldo Scribante è una costante. Dall'inizio degli Anni '70 coltiva un nuovo sogno: quello di utilizzare la sua impresa di costruzioni per dare vita a un vero e proprio tracciato da corsa, alla periferia di Port Elizabeth, che dopo il Piemonte rappresenta la sua seconda patria. Dal dire al fare per uno come lui è solo questione d'ottenere beneplaciti e permessi, il resto è volontà e fatti. Nel novembre 1974 viene inaugurato il tracciato "Aldo Scribante", di 2,4 km di lunghezza, che ospita la prima gara nel 1975 svolgendo da allora e fino ai giorni nostri in parallelo un'importante attività da test track per Case quali General Motors, Ford, Volkswagen, Bridgestone, Firestone, GoodYear e Continental.

E VAI CON LA McLAREN M23

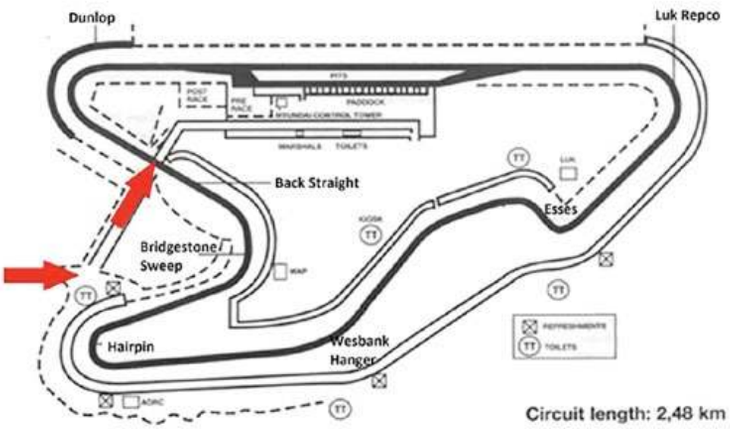
Scribante in F.1 non molla. Quando la Lotus 72D diventa obsoleta, nel 1974 la sostituisce con la McLaren M23 telaio n.2 appartenuto a Scheckter e a Revson. Con questa vettura il solito Dave Charlton spopola nel 1974 e nel 1975 nella serie sudafricana, portando in tutto a sei i titoli vinti da lui e dalla Scuderia Scribante. Aldo ha anche un'altra singolare soddisfazione: la sua squadra è la sola al mondo ad aver corso e vinto sia con la Lotus 72 che con la McLaren M23, ossia le F.1 più gloriosamente longeve dell'era moderna. Di più: in una locale prova del campionato F.1 a Kyalami Charlton stabilisce un giro più veloce che per due anni è anche il record assoluto del tracciato, perfino migliore del primato fatto segnare nel mondiale di F.1.

IL TRAMONTO DELLA F.1 IN SUDAFRICA

Dal 1976 le F.1 non danno più vita a una serie sudafricana a sé stante e Aldo Scribante acquista allora una piccola March 76B di F.Atlanic, a propulsore Ford 1600 Bda, presto sostituto da un motore Mazda Rotary 13B, ma son dettagli. La verità è che gli anni d'oro della Scuderia impegnata ai massimi vertici del Motorsport sono ormai alle spalle, ma l'avventura, magicamente, continua.

Tradizione di famiglia

Sopra, Charlton su Lotus 72 in Germania 1972 e, in alto a destra, nel 1974 su McLaren M23 in Sudafrica. Nell'altra pagina, al centro, il circuito Scribante presso Porth Elizabeth e quindi un primo piano di Dave Charlton e infine i discendenti di Scribante, Aldo jr, Celso e Silvio in azione in pista



Aldo Scribante a Port Elizabeth ha pure realizzato una pista che porta il suo nome!

Aldo Scribante si spegne a 90 anni d'età nel 2003, lasciando vedova Laura, dopo 61 anni di matrimonio e mamma di due figli, che hanno assicurato continuità, con sei nipoti e due pronipoti. La salma di Aldo l'anno dopo torna in Italia. Nel frattempo i frutti del suo lavoro e della sua stessa passione continuano a perpetuarsi, se è vero che il suo gruppo imprenditoriale continua a essere gestito con successo dalla terza generazione degli Scribante.

E a metà ottobre 2017 l'intera famiglia vive un momento molto intenso, quando il 73enne Celso (figlio di Aldo) e il 45enne Aldo Junior prendono parte a una gara Turismo sull'Aldo Scribante Circuit, nello stesso weekend in cui anche Silvio, 44 anni e Franco Scribante, 47 anni, partecipano in coppia alla 3 Ore Mopar endurance race. La cosa bella è che Celso, figlio del grande Aldo, scende in pista anche nell'abitacolo di una delle vecchie F.Atlantic schierate dal padre, nell'ultima parte dell'attività della gloriosa scuderia. Facendo ciò, Celso scioglie una promessa fatta al patriarca 62 anni prima, quando aveva perso il fratello minore a seguito di un incidente stradale e lo stesso Aldo gli aveva strappato l'impegno di non correre mai in monoposto. Ora tutto è tornato sereno. Aldo riposa a venti chilometri da Biella, mentre un circuito che porta il suo nome continua a onorare la sua passione. Non solo.

In Sudafrica c'è in lizza la Scuderia del nipote Franco Scribante e quel punto iridato conquistato da Neville Lederle nel Gp di East London del 1962 resterà per sempre nella storia della F.1.

Ruote in Lega

Roberto Calderoli, Riccardo Bossi, Gianluca Pini e Pino Babbini. Storie di leghisti da corsa. Quando in pista scese la scuderia Padania Corse...

DI ANDREA CORDOVANI

Non erano ancora i giorni "celoduristi" e Roberto Calderoli ce l'aveva soltanto... enduro. Amici di gioventù raccontano: *«Come tutti i bergamaschi ha iniziato il suo rapporto con le corse in sella a una Dkw o a una Swm»*. Per tutti è "Berto" e nessuno sospetta ancora che tra un "Pota" e l'altro questo ragazzone rampollo di una stirpe di dentisti sarebbe diventato anche ministro (per le Riforme) della Repubblica. È una storia di passioni, questa. Di corse in macchina e discese in politica.

È l'insostenibile leggerezza dell'essere appassionati di competizioni automobilistiche e appartenenti alla Lega Nord. Quella della prima ora. Pronta a urlare "Roma ladrona" e "federalismo". *«Paghette e lauree hanno fatto giustamente arrabbiare gli elettori»*, ha detto l'altro giorno l'highlander del Carroccio, Roberto Maroni, leggendo i dati di una sconfitta alle amministrative nella quale pareva che di Lega non volevano più sentirne parlare neanche a Cantù. Ma questa è un'altra storia. Siamo all'inizio degli Anni 80. Umberto Bossi lavora all'Aci Varese e neanche quarantenne si sta appassionando alle idee autonomiste dell'Union Valdotaine. "Berto" Calderoli, invece, dopo aver sgassato a lungo nei boschi della Bergamasca, debutta nei rally. La sua passione successiva. Subito coltivata massacrando la meccanica di Simca R2, Kadett Gte e anche l'impossibile Ritmo 75 Gruppo 2 *«che per guidarla dovevi essere Hulk»*. Ma Calderoli non aveva problemi. Era allenato. Come tutti quelli che, a quei tempi, facevano enduro. Superpreciso nello studio, abbastanza solitario e con una mania: *«amava provare fino alla nausea»*, sostiene uno che lo conosce bene. Un grande provatore, che ascoltava il navigatore e stava molto attento alle finanze. Uno scaltro nelle trattative con i primi affitta-macchine. Aveva un chiodo fisso: voleva sentire il suono del motore. *«Era uno da accelerate cattive e frenate disperate: guidava come un camionista ma di sicuro non era un "fermo". Violentava la meccanica»*, assicura chi con lui ha diviso l'abitacolo. La prima volta che ha mostrato gli attributi davvero è stato in Costa Smeralda. Anno 1982. L'A112 gialla fiammante l'aveva comprata una settimana prima di imbarcarsi da Genova per Olbia. Non lo conosceva nessuno. Sulla terra sarda alle spalle di Porto Cervo i pronostici per la seconda prova del monomarca di Casa Autobianchi erano per Canobbio, Signori (che a fine anno si aggiudicherà il Trofeo), Perugia, Ancona, De Paoli e i fratelli Torricelli. Invece a sorpresa vince proprio questo universitario in corsa non solo nei rally ma anche per la laurea in medicina con specializzazione in chirurgia maxillo-facciale. Autosprint titolerà: "Vado, la compro e vinco". Due anni più tardi sempre sulla terra vince a Mantova: 28 ottobre del 1984. La gara finisce con una sequela di contestazioni. Era scattata alle 5,01 del mattino tuffandosi subito nella dura terra mantovana. Le speciali si presentavano miste: 70% terra; 30% asfalto. Un rodeo mantovano vinto da Calderoli su Porsche 930 Turbo. A metà giornata il bergamasco soffriva per gli attacchi di Sipsz su Manta Gte Gruppo A che era passato al comando ma pare (e la cosa non è stata chiarita fino in fondo anche se i reclami si sono susseguiti fino a tarda sera) che per un errore dei cronometristi, Calderoli fosse stato prima danneggiato e poi avvantaggiato in seguito a revisione dei cronologici, di circa 2 minuti. La direzione gara ha valutato fino a tardi la situazione dando poi il verdetto finale che vedeva Calderoli-Amati vincitori davanti a Sipsz e a Enrico

> *Calderoli era uno da accelerate cattive e frenate disperate. Guidava come un camionista, violentava la meccanica ma non era un fermo*

Nei rally nazionali con la Porsche
Con le Porsche preparate da Orlando, Calderoli si è messo in luce nei rally nazionali nella seconda metà degli anni 80. Ha anche ottenuto una vittoria a Mantova nel 1984

Con la A112 acquistata una settimana prima, il futuro ministro stupisce tutti sugli sterrati della Costa Smeralda

Bertone con la Ferrari 308 GTB. Il vero dominatore era stato però Orlando Redolfi vincitore di ben sette speciali e poi costretto al ritiro a causa della rottura dell'impianto di alimentazione della sua Porsche. Già, Orlando. Il preparatore bergamasco diventa un punto di riferimento per Calderoli. Redolfi corre con Marco Calderoli, il fratello di "Berto". È il 1985 e i due si piazzano secondi al Prealpi Orobiche, la gara di casa dietro a Bossini ma davanti al futuro leghista. L'ultimo graffio lo piazza nel 1991 ancora sulle strade amiche. Non si era mai avvicinato così tanto alla vittoria sulle strade di casa. Prealpi Orobiche 1991. Calderoli navigato da Massimo Trombi prendeva in affitto una Delta Integrale ex Jolly Club. Berto riusciva a concludere al comando il primo giro seguito da Mauro Miele sulla Bmw M3. Poi dopo il riordino di San Pellegrino partiva deciso per mettere la parola fine sul discorso vittoria. Faceva sue le prime due speciali del secondo giro e sembrava avviato verso il trionfo sulle strade di casa. Sull'ultima speciale, però, il colpo di scena. Calderoli forava e per 4" perdeva la gara. Sempre in quella stagione si piazzerà terzo in un rally in Bulgaria. Ma è già coinvolto in politica e dice basta. Lo ritroveremo di quando in quando a fare da apripista, specialmente se a chiamarlo è l'amico e organizzatore Savoldelli. Raccontano che una sera, poco tempo fa, nella sua villa sui colli poco fuori Bergamo alcuni amici abbiano portato foto del "Berto" rallista. *«Visto che non raccontavo balle?»*, ha chiosato l'ex ministro sfidando lo sguardo interrogativo della sua compagna.

4 parlamentari col maggiolone leghista

E VENNE IL GIORNO DELLA PADANIA CORSE

È il 7 giugno 2002. Anche il Corriere della Sera annuncia: *«Padania Corse, in pista 4 parlamentari leghisti»*. Tre senatori e un europarlamentare del popolo dei "celoduristi" pronti a infilarsi a turno nell'abitacolo di una Fun Cup sulla pista di Monza. Roberto Calderoli, Cesarino Monti, allora sindaco di Lazzate, Francesco Tirelli ed Enrico Speroni si alterneranno alla guida: un'ora ciascuno. Il Maggiolone col motore 2000 è bianco e verde. I colori cari al Senatur. E alla Padania Corse Racing, la scuderia messa in piedi da una decina di leghisti. Sulla carrozzeria in vetroresina splende l'immancabile sole delle Alpi. Alla vigilia Francesco Tirelli avverte: *«Per noi 4 è una goliardata per capire dall'interno i problemi delle corse automobilistiche»*. La neonata scuderia Padania Corse fa le cose in grande e orga-

Subito a segno nel Trofeo A112

Nel 1982 Roberto Calderoli disputa il Trofeo A112. E vince subito la gara al debutto in Costa Smeralda

nizza anche un convegno: *«L'automobilismo sportivo e il codice della strada: realtà nazionale a confronto con quella europea»*. *«In casa mia oltre alla politica si mangia motori* - dice Cesarino Monti, i cui figli corrono in auto -. *Si parla dei problemi delle revisioni delle auto da rally e delle assicurazioni. Noi "vecchi" abbiamo deciso di partecipare a questa corsa per dare visibilità a questo sport»*. Poi c'è la gara. E non tutto va come previsto. L'avventura finisce anzitempo. Alla guida in quel momento c'è Monti: sente un rumoraccio. Sulla vettura si rompe la puleggia e i quattro parlamentari si ritirano. Verranno comunque classificati in 33esima posizione.

Correva il Rally Città di Forlì 2011

IL BOTTO DI PINI NELLA DISCESA DI MODIGLIANA

La discesa che porta a Modigliana ha fatto innamorare generazioni di romagnoli quando da queste parti intraversavano i draghi del Cir. È qui che in fatto di schianti da ricordare non s'è fatto mancare niente neanche Gianluca Pini, leghista verace, navigatore vorace. Al fascino del rally di casa, per l'ennesima volta, non aveva saputo resistere. E con Albano Frassinetti s'era presentato al via del Città di Forlì 2011 con una Ford Escort. Non era la prima volta che l'allora segretario della Lega Nord Romagna, nato a Bologna e imprenditore nel settore alimentare, si presentava al via di un rally. Ma non tutto andò per il verso giusto. E all'improvviso i due si ritrovarono in quarta piena contro un terrapieno. La vettura si accartocciò: Frassinetti e Pini furono trasportati in ospedale ma solo a scopo precauzionale. Vicepresidente della commissione per le politiche Ue della camera, Pini è stato quasi una sorta di eroe romagnolo. Da segretario locale del Carroccio ha fatto la storica secessione (anche se lui l'ha sempre chiamata semplicemente ricongiungimento) di 7 comuni della Valmarecchia dalla Marche alla provincia di Rimini. Zone da rally quelle. *«Dove ha fallito Napoleone, c'è riuscito Pini»* spiegavano con enfasi a Forlì. Ma non erano ancora i giorni dei veleni e dei livori in corso.

Nel 1970 alla curva del Tabaccaio

BABBINI IN F.3 FECE SCINTILLE A MONTECARLO

Aveva un passato da corsa Giuseppe "Pino" Babbini quando divenne autista tuttofare di Umberto Bossi. Il primo autista del Senatur. E anche il più divertente. Un omone grande e grosso che prima di innamorarsi della Lega e del suo leader aveva fatto il tassista, corso alla Targa Florio e partecipato ad alcuni campionati di F.3. Giurava: *«Non sono l'autista di Bossi. Gli guido la macchina perché è lui. Sennò, col piffero. Io faccio politica. Faccio il consigliere di Bossi»*. È stato lui nel pieno dello scandalo del Carroccio a dire: *«A lui hanno fatto il trappolone»*. Dice che al fianco del papà del "Trota", ha percorso circa 470 mila km su e giù per il Nord. *«Ne ho viste di tutti i colori»*, ha spiegato. Di sicuro se l'è goduta. Come quella volta che i giornalisti arrivarono a Villa San Martino, trovarono lui, Babbini, seduto in poltrona in giardino, le mani intrecciate dietro alla testa: *«Je suis comme un pape.»*. In quel momento il suo capo stava passeggiando nel parco con il padrone di casa, Berlusconi. E chissà se in tutti quei viaggi ha raccontato di quella Targa Florio 1965 corsa in coppia con "Kim" (alias Sergio Pedretti) su Asa 1000. Aveva il n° 158 sulle portiere e chiuse al 22° posto l'edizione 49 passata alla

Giuseppe Pino Babbini aveva un ottimo passato da pilota prima di diventare autista-tuttofare di Bossi

storia per la vittoria di Vaccarella e Bandini sulla Ferrari 275 P2. Cinque anni dopo correva in F.3. Era maggio e con la Tecno stava ingarellandosi sulle strade di Montecarlo. Divenne "Cometa Babbini". Nella prima batteria, infatti, il milanese era al sesto posto a meno di due giri dalla fine e aveva l'ingresso alla finale garantito. Erano anni in cui c'era sovrabbondanza di uomini e mezzi: lui pensò bene di autoeliminarsi. Sottolineava Autosprint: *«Nella foga di raggiungere il quinto posto, Babbini usciva un po' troppo velocemente dalla curva del Tabaccaio e urtava con le ruote di destra la balaustra che delimita la pista».* Le foto mostrano la Tecno azzoppata, col telaio che striscia sull'asfalto nobile del Principato fino a fare scintille, mentre la ruota attraversa la pista e va a sbattere contro le barriere dalla parte opposta. Una carambola dura. Più di quarant'anni più tardi ne farà una clamorosa anche il figlio del suo principale: Riccardo Bossi alla prima di Lesmo in Superstars.

Maggiolone Padania Corse

Sopra il Maggiolone della Padania Corse nelle altre immagini è ritratto Riccardo Bossi nelle sue avventure corsaiole

LA VITA DA CORSA DEL FIGLIO DI BOSSI

Prima che deflagrassero l'affaire Belsito e relativa paghetta, Riccardo Bossi era già finito sulle cronache nazionali per le sue cimenti da pilota. Lasciato a piedi senza troppi complimenti dal team di Gianni Giudici in Superstars dopo un busso da antologia a Monza e massacrato suo malgrado via YouTube.

Tutti a dare addosso al rampollo, reo di aver appoggiato con un po' troppa veemenza la Bmw bianca e verde (e come sennò) all'uscita dalla prima di Lesmo. Cose che capitano.

Ma non tutti sanno che la carriera a quattro ruote del primogenito del Senatur, nato dal matrimonio con Gigliola Guidali, è iniziata qualche anno prima tra note, controlli orari e prove speciali. Con i colori di una scuderia Siciliana come la Island Motorsport, per giunta.

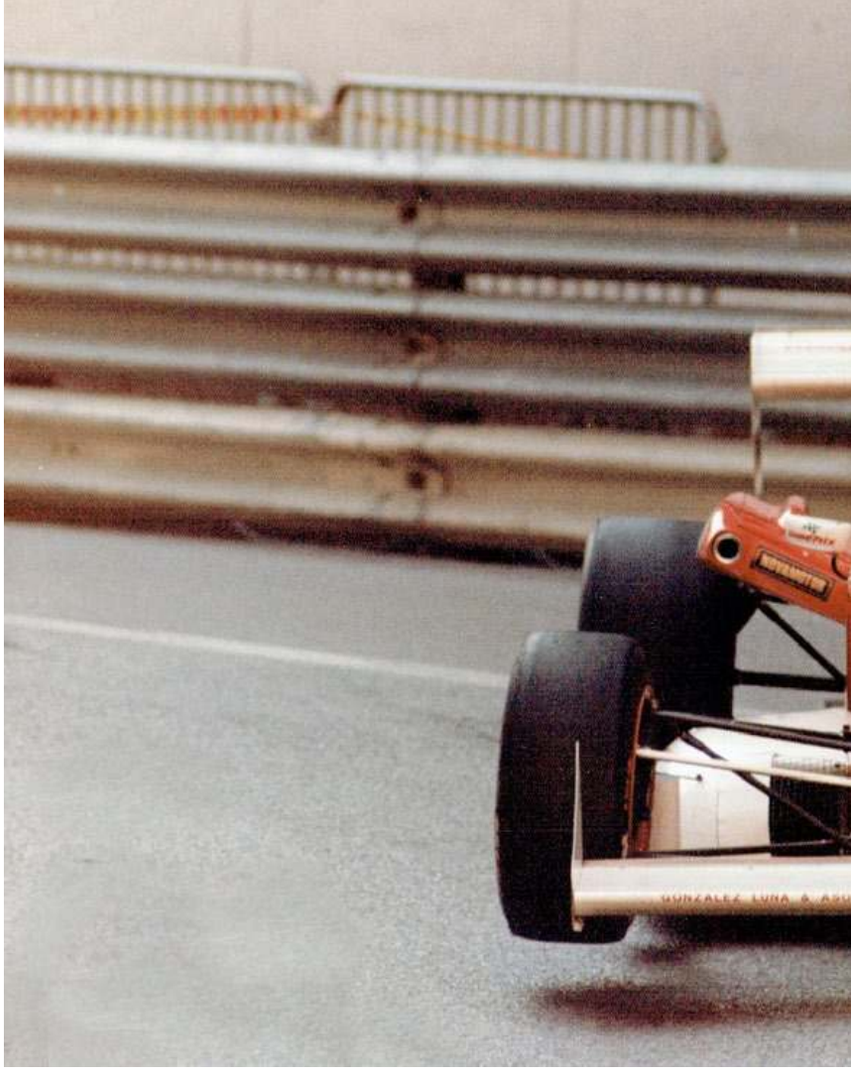
Ha frequentato per un paio di stagioni il Trofeo Renault, ma non è che sia proprio passato alla storia come uno dei piedi più pesanti del monomarca: *«Vero* – ammette Roberto Mometti che con Bossi junior ha diviso l'abitacolo in un paio di gare – *in effetti non era il più veloce del trofeo. Però suvvia, era anche un bravo ragazzo. Stare in macchina con lui alla fine poteva essere anche piacevole».* Detta così parrebbe tutt'altro che scontato: *«Visto da fuori, con quel vocione come quello del padre, quell'aria un po' sbruffona e quella voglia di far sempre e comunque il donnaiolo, magari poteva dare una brutta impressione. Ma quello era il personaggio. Preso da solo non era mica male. Certo, se arrivavano i suoi amici o c'era qualche donna...».* Di certo non passava inosservato Bossi junior. Gli è sempre piaciuto essere al centro dell'attenzione. Eppure con i colleghi del Trofeo non ha legato più di tanto. Non faceva gruppo con gli altri ragazzi, ma non è mai stato neppure un tipo schivo. Anzi. Se c'era da far del sano casino non si tirava indietro, racconta oggi chi seguiva la serie a tempo pieno.

Casino in senso buono ne faceva – e tanto – pure quando si metteva ai comandi della Clio R3 dell'Autosport Italia. Di nuovo in diretta dalla destra di Bossi, ma stavolta il naviga di turno preferisce non dichiarare le proprie generalità: *«Sai perché gli piaceva tanto la Clio? Perché aveva il sequenziale e cambiando le marce scoppiettava. Così capitava che in trasferimento, attraversando i paesi dove c'era un po' di gente, cambiasse più marce che in prova speciale. Che ci vuoi fare, gli piaceva così...».*

Peccati veniali, che testimoniano di una passione forse contaminata da una certa immagine alla Fast and Furious ma in fin dei conti genuina.

E quando c'era da pestare secco sul chiodo, alla fine il Bossi rallista tirava fuori gli attributi oppure no? *«Bisognava stimolarlo nel modo giusto* – sorride sornione Guido D'Amore mentre riavvolge il nastro dei ricordi della sua avventura al fianco di "errebi" - *ma una volta al Valais sono riuscito a fargli fare davvero un tempone: mi sono accordo che stava decisamente dormendo, così all'intermedio gli ho sparato che eravamo più alti di 50. Non ci ha visto più, si è incinghialito ed ha iniziato ad accelerare davvero. Oh, forte così non era mai andato, quella è stata in assoluto la nostra miglior gara. Ma poi ho dovuto confessargli il trucchetto...».*

> *Riccardo Bossi, il figlio del Senatur, ha corso sia in pista che nei rally: le sue gare sono state sempre molto movimentate*



La leggenda di Aloi **pilota e torero**

Nel 1991 era atteso in F.1 con Glas-Lamborghini, ma il suo capo sparì in circostanze misteriose. E fu così che il messicano di genitori italiani si dette alle corride... Trenta anni dopo svela i retroscena di quella storia e racconta la sua carriera da matador di alto profilo

DI MARIO DONNINI

La volatilizzazione del team GLAS a inizio Anni '90 viene considerata a tutt'oggi uno dei grandi misteri della F.1 moderna. Squadra attesissima, appoggiata da una nazione intera, il Messico, sparisce nel nulla il 24 giugno 1990 assieme al suo artefice Fernando Gonzalez Luna, lasciando di sale la prestigiosa partner, ovvero la Lamborghini Engineering di Mauro Forghieri, e il pilota designato, l'idolo locale Giovanni Aloi, pure un po' italiano, perché a doppio passaporto.
E Giovanni, in una sorta di transfert adrenalinico ed estremo, accetta a malincuore l'idea di non poter diventare pilota della Casa del Toro nei Gp e per reazione si mette a coltivare l'altra grande passione della sua vita: diventare torero, matando quadrupedi cornuti, anziché domando i motoroni V12 di Sant'Agata Bolognese. E questo è niente, perché tutta la sua storia ha un che d'avventuroso, letterario, caldo, sorprendente e rivelatore. Anzi, è uno dei plot narrativi più belli e incredibili, tra quelli tangenti al Circus della F.1. E aver ritrovato trent'anni dopo Giovanni Aloi in una Città del Messico blindata dal Covid-19, diventa la premessa per una lunga chiacchierata rivelatrice che potrebbe essere l'epilogo di un'inchiesta, ma allo stesso tempo un tuffo in un'Italia diversa. Quella degli irredentisti, degli esuli, dei migranti e financo degli imprenditori coraggiosi, il Belpaese dell'Istria e di Enrico Mattei, fino ad arrivare al mondo delle corse degli Anni '90. Con aneddoti torridi e spiazzanti, oltre a tutti gli elementi per svelare definitivamente il mistero GLAS e trattare di corride, d'Hemingway e del senso della vita.

Piaceri estremi
Giovanni Aloi nell'arena, in Messico, e in gara nel Gp di Monaco di F.3 nel 1989, i due volti del suo duplice impegno nell'estremo

Giovanni Aloi Timeus nasce a Città del Messico e già qui bisogna cominciare a spiegare. «*Sono figlio di genitori italianissimi* - debutta il pilota-torero -. *Nasco il 25 aprile alle 3 di notte, ma chissà perché mi registrano il 24... Mio padre Fauro, classe 1928, viene alla luce a Padova, per caso, perché la nonna si trovava a passare di lì, ma la famiglia è istriana d'origine, di Pola, imparentata stretta con Ruggero Fauro Timeus, scrittore e fra i più noti irredentisti del suo tempo. Mia madre è Anna Maria Salvati, di Roma, scomparsa 58enne, 22 anni fa. Mio padre, da ingegnere idraulico operante nel campo dell'ingegneria civile, lavora nell'ENI e diventa uno degli uomini più fidati di Enrico Mattei, in Africa. Tanto che io, in realtà, proprio là dovevo nascere*».

> ***In fondo in pista e nell'arena il rapporto con l'adrenalina è sempre stretto e eccitante!***

Ma il destino cambia il corso degli eventi. Tre anni prima Enrico Mattei muore in un incidente aereo che sembra un'esecuzione e... «*...E mio padre cambia aria e va in Messico, presso gli uffici della Nuovo Pignone, dell'Eni, divenendo responsabile di tutti i cantieri del gruppo. Lui collabora con Snam e Pignone e intanto arrivo io...*».

L'Italia la vedi presto? «*Prestissimo. A casa i miei parlano italiano e le vacanze d'infanzia le passo da mia nonna paterna, Aurea Timeus, che ha una casa a Trieste e una a Venezia. In sintesi, fin da piccolo le mie grandi passioni sono le corse d'auto e le corride, ma c'è un problema. A mio padre non piace che io finisca a combattere contro dei tori, mentre accetta di buon grado d'avere un figlio che corre in kart. Okay, vorrà dire che la mia strada sarà quella. A 17 anni, nel 1982, debutto e corro a ottimi livelli fino al 1987, vincendo cinque volte il campionato nazionale messicano. Il ghiaccio è rotto e nel 1985 c'è la mia prima partecipazione al mondiale karting, a Parma, e l'anno dopo corro la prova iridata a Jacksonville, in Florida. Quindi nel 1987 prendo parte alla Coppa del Mondo a Hong Kong e sono il più veloce sul giro secco, ma esco a pista bagnata. Quello è anche l'anno in cui debutto in macchina e per farlo scelgo l'Italia, in F.2000, con vecchie monoposto di F.3. Io ho una Ralt Rt3 del team Liberati, squadra il cui boss è una gran bella persona. Esordio a Vallelunga e al pronti-via, nella sezione del saltino, esco e tiro una legnata impressionante, tanto che riportano ai box la macchina in una scatola. È la vita...*».

Il ghiaccio è rotto e per il 1988 prosegui in F.2000, salendo in F.3 Tri-

colore nel Gp Lotteria di Monza... *«In F.2000 corro col team bergamasco di Giacomo Vismara, su una Ralt Rt3, e al Lotteria debutto con una vecchia Dallara andando velocissimo ma poi, dopo la seconda di Lesmo, ho un incidente micidiale e faccio una quarantina di capriole... Per il 1989 con Vismara proseguiamo nel Tricolore F.3 con una Dallara 389-Alfa Romeo Novamotor, ma la stagione non mi soddisfa. La mia gara più bella è a Varano, ma per ben sei-sette volte devo fare il repechage. È una F.3 terribilmente selettiva, quella, dura, difficile col deb Jacques Villeneuve che fa più fatica di me... Ma intanto succedono grandi cose in Messico. La famiglia Abed, proprietaria del circuito intitolato ai fratelli Rodriguez, ha riportato in auge il Gran Premio, di cui è organizzatrice. Il sogno è dare vita a un piano triennale per riportare nel 1991 un pilota messicano nel mondiale. Sono quello messo meglio e si decide di puntare su di me. La famiglia Abed mi appoggia e vengo affidato al management di Barry Bland, organizzatore del Gp di Macao F.3 e boss della Motor Racing Consultant. E, facendo parte di questo ambizioso progetto e grazie anche alla mia nazionalità esotica, senza particolari meriti vengo invitato a prendere parte al Gp di Monaco F.3 1989, dove ci sono 38 iscritti per 26 partenti. In pratica, mi misuro coi migliori e di qualificarmi non ho quasi speranza...».*

Tanto che nelle selezioni restano esclusi, tra gli altri, Karl Wendlinger, Giovanna Amati, il papà di Charles Leclerc, ossia Hervé, e il grande Jacques Villeneuve, ancora acerbo. *«Sì, sono preoccupato e invece avviene un fatto straordinario. Un giorno prima delle prove passeggio lungo il tracciato per cercare di memorizzarlo, quando incontro e riconosco l'ex iridato di F.1 Keke Rosberg, che sta girando in motorino. Lo fermo e mi presento, giusto per il gusto di scambiare due chiacchiere, raccontandogli le mie ansie. Lui mi ascolta, ci pensa su e mi fa: "Prendi*

Una vita avventurosa

Giovanni Aloi con i suoi figli, quindi 1° in classe C2 del mondiale Prototipi a Città del Messico 1989, in lizza a cavallo e sui manifesti delle corride. Infine, ecco il marchio Glas con cui doveva correre in F.1

il casco e vieni con me". Il grande Keke Rosberg mi porta dietro, sul suo motorino, accompagnandomi per tre giri del tracciato, spiegandomi tutto per filo e per segno! Non ho parole...». E tu dimostri d'aver imparato, perché... *«Non finisce qui. Nelle qualifiche, tese e drammatiche, il mio amico Antonio Tamburini, il più veloce di tutti e futuro vincitore, mi dice:* "Giovanni, verso la fine delle qualifiche appena esco dalla pit-lane mettiti nella mia scia. Ti insegnerò le traiettorie giuste e andrà tutto bene". *Gli do ascolto, do tutto me stesso e a fine qualifiche sono 23esimo su 26 ammessi: ce l'ho fatta! Il mio mentore Abed è entusiasta e orgoglioso di me* "Non avrei mai pensato che tu riuscissi nell'impresa, sei stato grande!". *È il più bel weekend della mia vita di pilota, tanto che al paddock di Montecarlo il mio amico Jo Ramirez mi porta a conoscere Senna al motorhome McLaren e Ayrton mi dedica un quarto d'ora, mostrandosi delizioso. Infine, arriva la corsa. In griglia di partenza mi riconosce Keke Rosberg che mi sorride mostrando il pollice e dicendo:* "Visto? Bravo!". *Poi pronti-via e faccio quel che posso. Verso fine gara sono tra il 14esimo e il 12esimo posto, ma vado a rail dopo il tunnel e fine dei giochi. E tra le cose belle di quell'anno, cito la vittoria in Classe C2 nella gara messicana del mondiale Sport, su una Spice del team Mako, in coppia con Enrique Contreras».*

L'abbiamo rimandato come un twist cinematografico, questo momento, ma è ora che nella trama entri in scena il misterioso Fernando Gonzalez Luna, uomo d'affari messicano che cambia tutto il corso degli eventi. Avanti, tutta la verità... *«Guarda, è molto semplice. Io corro in F.3 italiana, un bel giorno suona il telefono e dall'altro capo del filo c'è Gonzalez Luna, che io non conosco: lui si presenta come cognato di un ragazzo col quale tempo prima ho gareggiato in kart e mi dice che avrebbe piacere di incontrarmi. Bueno, perché no. Ci conosciamo e lui si mostra persona gradevole. Un bel giorno mio papà Fauro mi dice che ha in programma di pranzare con l'ingegner Forghieri, presso Modena, e che se voglio me lo farà conoscere. Considera che mio padre negli Anni '50 è stato collaudatore Abarth e conosce lo stesso Forghieri da tanto tempo. Be', fantastico, dico io, vengo volentieri e aggiungo: potrei portare anche un mio amico, Gonzalez Luna? Non c'è problema e la scena successiva ci vede a tavola, a mangiare e molto bene, con Forghieri, che a un certo punto ci rivela:* "Stiamo pensando a un progetto di una monoposto completa, tutta Lamborghini, realizzata dalla nostra Engineering per la F.1, ma ci vorrebbe un partner. È un segreto, vedremo...". *E qui, Gonzalez Luna, che era rimasto taciturno e ammirato, prende la parola e dice:* "Buono a sapersi, posso pensarci io, sono in grado di trovare un sacco di soldi. Ho capitali e agganci per formare un team di F.1. Sono la risposta alla sua domanda". *Silenzio. Il resto sembra andare, nei mesi successivi, proprio in questa direzione».*

Sì, ma chi è il giovane e rampante Fernando Gonzalez Luna? È vero che gode di grandi appoggi politici? *«No, non direi. Lui è un broker, sa muoversi bene in borsa, tratta in immobili e in poco tempo è riuscito a costruirsi una fortuna economica apparentemente solida. È in grado di fornire garanzie e affidabilità non solo in quel pranzo ma anche in tutti i passaggi successivi della complessa operazione che porta alla nascita della GLAS - Gonzalez Luna ASociados - ovvero il team che dovrebbe far correre le Lambo nel 1991».* L'affare entra nel vivo nella tarda primavera 1990. *«Pochi lo sanno, ma nel weekend del Gp di Montecarlo 1990 Gonzalez Luna firma un contratto con Lee Iacocca,*

> ***Era tutto pronto per il mio debutto in F.1, ma il mio sogno è svanito proprio sul più bello. Io ho ricominciato altrove...***

Felice di stupirci

Sopra, Giovanni Aloi, in un'immagine recente, dopo una vita passata a correre in pista e a combattere nelle arene...

In F.3000 nel 1990 mi sono adattato bene, ma poi tutto è finito fin troppo presto

presidente della Chrysler che è proprietaria della Lamborghini, per tutta l'operazione Formula Uno. All'interno c'è una clausola ben precisa: il pilota numero uno sarò io! Poi è prevista una seconda monoposto, per la quale non viene ancora specificato il nome del conduttore».

Nel frattempo Giovanni Aloi per avere la Superlicenza necessaria alla F.1 sale in F.3000, nel team GA Motorsport di Mike Collier. Il debutto è a Donington, sul bagnato: *«Mi adatto bene e inizio l'apprendistato. Anche qui, tantissime macchine in pista, brutte gomme, le Avon, e tutto da imparare. A Silverstone faccio fatica, perché il tempo si fa alle Stowe 1 e 2, che sembrano quasi le due di Lesmo, ma la telemetria dice che lì perdo tanto. Fino a che Damon Hill mi si avvicina e spiega:* "Tu, Giovanni, cavi gas e ti crei problemi, invece sbagli: devi farle in quinta marcia, a tutta, le Stowe, così gli alettoni cominciano a lavorare e ci stai dentro tranquillo. Seguimi in pista e ti faccio vedere". *In monoposto tengo dietro a Damon, che alla Stowe tiene giù come un dannato e io faccio altrettanto. Chiudo gli occhi attendendo la catastrofe, ma ci sto dentro... Aveva ragione! Mi qualifico sempre, meno che a Pau, dove ho febbre e un'infezione alimentare, perdendo la sessione determinante per entrare in griglia. Dopo un 15esimno posto a Jerez sono alle stelle, perché da lì a pochi giorni ci sarà la presentazione della GLAS a motore Lamborghini nel weekend del Gp del Messico di F.1 e io sarò l'eroe dell'evento, prendendo il volante della nuovissima monoposto per 5-6 giri di dimostrazione, davanti a una folla alle stelle...».*

Mio Dio, sapendo come va a finire, viene quasi da star male per te... *«A Imola vedo la macchina appena montata. È la terza volta che salgo sulla Glas-Lambo. La prima era stata sulla maquette di legno ed era scomoda, la seconda, sulla prima scocca e ora sulla monoposto finita: mi sembra meravigliosa, tanto che salgo e l'accendo...».*

Cioè a Imola, quella sera, l'hai solo accesa? *«Solo accesa. Causa maltempo, né quella sera né il giorno dopo riesco a girare, ma chi se ne importa, il mio gran giorno sarà in Messico, quindi non mi preoccupo mica... Parto felice, col morale alle stelle per il Gp in cui sarò apripista acclamato, in attesa dell'inizio vero dell'avventura, dal primo Gp 1991».*

Il resto è da incubo, da proibire alle partorienti... *«Comincia il weekend da sogno a Città del Messico, ma le macchine tardano ad arrivare e Gonzalez Luna pure. Non so che dire. In segreteria telefonica all'improvviso mi trovo quaranta messaggi e la cosa è anomala. Per primo ascolto quello di mio padre, il quale mi dice:* "Giovanni, ci sono problemi. Gonzalez Luna è sparito, nessuno sa dov'è. E la Lamborghini non è partita dall'Europa, perché non ci sono più garanzie e hanno preferito per prudenza, non venire in Messico. Si mette male, tieniti pronto a parlare con la stampa". *Gli altri trentanove messaggi, infatti, sono di giornalisti locali...». Che* cosa era successo? *«Le fortune professionali di Gonzalez Luna erano reali ma si basavano su un sistema vulnerabile e intricato. Tutto si rivela un buco nell'acqua, perché basta muovere una virgola e cade tutto. Da quel giorno, nessuno ha mai più visto in*

Destino beffardo
A sinistra, Aloi nel 1990 in F.3000. A destra la Lambo guidata dal tester Baldi, sotto, Giovanni in kart e l'ingegner Forghieri. Nell'altra pagina il motore Lambo e Aloi in F.3

Messico il signor Fernando Gonzalez Luna. Se n'è andato all'estero e si è rifatto una vita».
Forghieri mi ha sempre detto che, fino a che c'è stato, Gonzalez Luna ha pagato tutto. Una volta sparito lui, la Lambo per sopravvivere ha trovato un altro soggetto, il Modena Team, peraltro con poca fortuna. Quanto a te, Giovanni, sei restato in Messico, ripartendo da zero... *«Puoi ben dirlo, perché a metà 1990 come pilota sono a piedi. Avevo contratti con due sponsor buoni, Barrage (vestiti) e Marlboro, ma la defezione improvvisa di Gonzalez Luna blocca tutto. Così non solo addio sogni di gloria in F.1, ma anche la F.3000 salta dopo poche gare e resto a piedi, così abbandono il Surrey. In Messico imbastisco un programma di recupero in F.3, dove corro nel 1990, 1991 e 1992, divenendo vicecampioin nazionale '91, dietro ad Adrian Fernandez, che poi farà buone cose in America, nella Cart. Il mio ingegnere di pista è Dave Morgan, già al seguito di Eric van de Poele in F.3000, mio compagno di squadra alla GA Motorpsort. Morgan è ex pilota di F.1 e bravo tecnico, con lui facciamo bene, ma la mia testa comincia a pensare ad altro. I guadagni nella F.3 messicana sono ottimi, tuttavia preme l'altro sogno della mia vita, ossia fare il torero».*
Passione antica, dicevi... *«Già da ragazzo, ai tempi del kart, quando vivevo a Segrate, vicino Milano, è la notte mi mettevo i paramenti da torero e andavo ad allenarmi nel parco. Tanto che i vicini mi guardavano dalle finestre, forse prendendomi per matto. Avevo una passione impossibile, con mio padre contrario, come ti dicevo. Invece mia madre in Messico era subito andata a una corrida e se ne era innamorata. È sempre stata mia sostenitrice, ecco».* Cerchiamo di capirci qualcosa. *«Ci sono i toreri a piedi e quelli a cavallo* - spiega Giovanni -. *Io sono un torero a cavallo. Non c'è gerarchia: sono attività simili, ma diverse. Preferisco toreare a cavallo, questo è tutto. Come per i piloti, esistono tre livelli di torero. Il dilettante è il novillero, l'amateur è l'aficionado, e entrambi si confrontano con tori da non più di tre anni. E poi c'è il terzo livello, quello del professionista, ovvero il Matador, colui che affronta tori più pericolosi, da tre a cinque anni d'età. C'è un sindacato toreri, esiste un protocollo, è tutto estremamente serio. Io mi alleno per un anno, nel 1991, la stagione dopo dell'addio alla F.1, e prendo parte alla prima corrida nel 1992. E pensa che in quell'anno sono ancora pilota. Ossia mi capita di scendere nell'arena e poi la settimana dopo d'andare a correre in circuito, su una F.3».* Sei e resti il solo al mondo ad averlo fatto. Con quali pressioni? *«Pazzesche. Far convivere le rispettive sollecitazioni psicologiche l'ho trovato molto difficile e così ho scelto una via nuova, l'altro mio sogno, l'esperienza che mi mancava».*

Giovanni, c'è più pericolo alla Stowe in pieno o nell'arena, quando carica il toro? *«Al pericolo non ci pensi, ma c'è un prima, un durante e un dopo. Prima hai paura, poi, tac!, c'è la botta tremenda di adrenalina, quando in macchina il semaforo diventa verde e s'apre la porta e il toro entra nell'arena. Due sensazioni indescrivibili, brucianti, ma tra loro molto somiglianti, ti assicuro. E da lì in poi diventi un altro, sparisco-*

Momenti di gloria

Sopra, la Spice con cui Aloi ha vinto la classe C2 nel mondiale Prototipi in Messico 1989. Nell'altra pagina, Giovanni in azione da torero e, in basso, suo padre Fauro a colloquio col mitico Fangio

no le emozioni e fai ciò che devi. Quando il toro è fuori, tutto cambia». La tua carriera da torero? *«Quaranta novilladas, ossia corride da dilettante, e dal 1995 divento Matador, ovvero professionista, prendendo parte a ben 230 corride fino al 2002, sempre a cavallo, coronando il sogno che avevo da bambino».* Gli incidenti da pilota li hai raccontati. Quelli da torero? *«Sono stato infilzato due volte dalle corna del toro e in tutto ho avuto tredici fratture ossee, ma sempre senza paura: mentre lo fai, ci pensi poco».* Poi? *«Ho smesso ma quattro anni fa sono tornato nell'arena, facendo una dieta che mi ha portato via 14 chili».*

Perché mai l'hai fatto? *«Me lo ha proposto un amico e quando uno è ubriaco non calcola le conseguenze di ciò che promette...*(ride, ndr)». Ubriaco tu o lui? *«Ahahaha, lo eravamo entrambi. Ho fatto altre quattro corride ed è andato tutto bene. Adesso due dei miei cinque figli sono nell'ambiente: Fauro Junior è torero a cavallo, Bruno a piedi. Quanto a me, da matador mi sono espresso a livelli ottimi e in Messico sono conosciuto più per ciò che ho ottenuto nelle arene che per le imprese in pista».* Giovanni, credi alla fortuna? Sei superstizioso? *«Certo che ci credo, tanto che seguo un protocollo immutabile nella vestizione per l'arena... E penso anche che la fortuna esiste, ma non è per sempre».*

Il tuo giorno più bello da pilota e da torero? *«Da pilota, Montecarlo F.3 1989, da torero il mio trionfo nella plaza de Toros di Città del Messico, la più grande del mondo, davanti a 40mila spettatori. La mia pista preferita è Silverstone, poi viene Imola».*

Tutto ciò che scrive Hemingway sulle corride è attendibile? *«Lo è. Di lui ho letto tutto. Non dice nulla di sbagliato, è attendibile, sempre. Ma se volete leggere il miglior libro di tutti, vi consiglio "Alle cinque della sera" di Dominique Lapierre e Larry Collins* (edito in Italia da Mondadori, ndr)».

In Italia - e non solo - le corride hanno fieri avversari, per ovvii motivi. *«Guarda* - commenta Giovanni - *ciascuno è libero di avere le sue idee: la nostra attività in realtà protegge una specie di tori da combattimento che senza le corride si sarebbe estinta da tanto tempo. Senza matador, il toro da corrida non esisterebbe più, questa è la verità. Il toro per quattro, cinque anni fa una vita in libertà, meravigliosa, allenato e trattato stupendamente. Vive mille volte meglio di tutti gli altri animali da macello. Poi, non capisco, a me sconvolge di più che sia portato al macello un cavallo. E un tonno? Perché quasi nessuno si arrabbia per la vita che fa un tonno? Credete sia felice d'essere tonno e finire in scatola? Rispetto chi la pensa diversamente da me, ma noto spesso contraddizioni, ecco, anche se ciascuno è giusto che coltivi la sua sensibilità».*

Il senso della tua vita? *«Ho inseguito i miei sogni dall'inizio alla fine, rendendoli, per quanto possibile, realtà. Alla F.1 ci sono andato vicino e l'automobilismo è stata una scuola, una lezione di disciplina, il resto l'ho svolto ottenendo il massimo, toreando ad altissimi livelli con tutti i grandi, ed esibendomi anche in Portogallo, nel 1998».*

Piace più alle donne un torero o un pilota? *«Le piste sono ambienti freddi, il pubblico è distante. Nelle corride no, la gente è lì. È messo meglio il torero».* E cosa ti è capitato di inatteso da torero? *«Un giorno mi si è presentato un ragazzo e mi ha detto:* "Piacere, sono il figlio di Fernandez Gonzalez Luna, vorrei salutarla"*. L'ho accolto con molta gentilezza, poi avevo da fare e mi sono congedato, ma senza chiedergli nulla e evitando accenni a cose ancora da chiarire. Bello sereno. L'ho presa come la dimostrazione che nella seconda mia vita ho avuto tutte le soddisfazioni che cercavo nella prima».*

Ho incontrato il figlio del mio ex boss che doveva portarmi in F.1 e non gli ho chiesto nulla. Perché sono sereno e felice di me stesso

Musetti pilota di F.1 & stuntman da mito

Questa è la storia del pilota di Pontremoli, bon vivant nella Swinging London degli Anni '60 e deb in F.Ford, contro Fittipaldi e Hunt. Valentino poi corre nella F.1 extra mondiale in Inghilterra su March, Wolf, Ensign e Fittipaldi. Da controfigura sul set è Superman, Batman, 007 e Alien, in una carriera unica ed entusiasmante e che qui, per la prima volta nella sua vita, rivive come fosse il suo film più bello

DI MARIO DONNINI

Un personaggio straordinario

Sopra, Valentino Musetti in una foto recente. Nell'altra pagina, il pilota nei giorni di gara, e i manifesti di "007" e "Attenti a quei due"

C'è un solo italiano che a turno è stato supereroe, mostruoso xenomorfo e pilota di F.1. Grazie a un affascinante filo conduttore che lega molte monoposto di F.1 quali Ensign, March, Fittipaldi e Wolf a film iconici quali Superman, Batman, Alien e tanti 007, passando per i telefilm amatissimi di "Attenti a quei due", "Spazio 1999" e "Il ritorno del Santo". Questo denominatore comune è uno dei personaggi più stupefacenti nell'universo del Rischio allo stato puro, stuntman naturalizzato inglese e poi di nuovo trapiantato tricolore, ha 77 anni e per la prima volta, in vita sua e nostra, racconta un'incredibile ma autenticissima storia.
Umana avventura stupefacente che vede Valentino Musetti, già pilota di F.1 nella serie Inglese negli Anni '70 e '80, tra i più grandi stuntman di tutti i tempi. Controfigura contesa a livello mondiale dalle produzioni cinematografiche più faraoniche, quando ancora la computer grafica non faceva miracoli e le scene più folli e spettacolari erano frutto solo del talento di pochi e talentuosi coraggiosi, nelle vesti di cascadeur. Val parla italiano alla Mario Andretti e ride molto più spesso di "Piedone". Ricordando una carriera, anzi tre, da pilota, stuntman e attore, che lo vedono praticamente unico nel suo genere, quanto a originalità del vissuto.
Tutto comincia come? *«Sono italianissimo, nato a Pontremoli il 7 gennaio 1943, e all'età di sei anni, nel 1949, seguo i miei genitori che migrano a Londra, dove aprono un ristorante nella zona del West End, a ovest del centro storico e finanziario e a nord del Tamigi. Lì comincia quella che io definisco la mia favola...»*.
Sai, Val, non è facile neanche lontanamente immaginare come sia iniziata. In fondo la tua è una storia così bella e improbabile che... *«Be' non c'è problema, sono qui per raccontare tutto* - sorride Val Musetti - *e mi fa piacere, perché è la prima volta che ne parlo. Cresco alto (un metro e 85 cm) e forte, in una Londra fantastica, bella, colorata, pazza e felice. Ricca di fermenti artistici e culturali che tanti racchiudono nel termine di Swinging London. Luogo magico, in cui negli Anni '60 è facile incontrarsi, divertirsi, fare amicizia, avere opportunità. L'innesco di tutto avviene a 14 anni d'età, quando comincio a bazzicare una palestra piuttosto "in", frequentata da gente di cinema, artisti, boehmiennes e quant'altro. Ben presto dimostro buone capacità nelle arti marziali, tanto che divento cintura nera di judo e spesso mi ritrovo a dare una mano ad attori e attrici che frequentano la palestra. Poi una cosa tira l'altra e vado a finire nei Pinewood Studios, tra i più famosi teatri di posa d'Europa, vicino a Londra, che stanno fiorendo proprio in quel periodo e sono la base per quasi tutti i film di James Bond. E qui essere british junior champion di judo nel 1958 e avere un'ottima preparazione fisica, coraggio, sangue freddo, intraprendenza e passione per il rischio sono qualità che mi portano a iniziare a fare quello che per me è il più bel mestiere del mondo: lo stuntman. Ossia la controfigura, colui che sostituisce l'attore nelle scene d'azione più pericolose. E io inizio con i telefilm Tv, a poco più di 20 anni, proprio nei primi Anni '60. È bellissimo, con poche pressioni: si gira quasi sempre in presa diretta, buona la prima e via...»*.
L'Internet Movie Data Base mostra la tua carriera ed è impressionante notare 84 pellicole da stuntman e 21 da attore, dal 1963 al 2004... *«Le mie performance da attore sono poca cosa. Già che son lì, mi fanno recitare due battute, che so, dico* "Sì, signore, prego s'accomodi...". *Faccio piccole parti, dei cameo, in italiano si dice la comparsa, ecco, ma il bello viene nelle scene d'azione. Lì ho un ruolo di prim'ordine»*.

In Tv cominci con la serie "Agente Speciale", nel 1963 e al cinema hai una parte in "The Italian Job", del 1969, film cult con Michael Cane e Raf Vallone, che vede le Mini Cooper ai massimi, e intanto ti dai anche alle corse vere e proprie. Come e perché? *«Sono italiano e un italiano giovane, vivace e un po' piacente in quella Londra cosa vuoi che faccia? Auto, moto e donne, no? Tanto che gli inglesi mi affibbiano due soprannomi non a caso: Madman, l'uomo matto, e Italian Stallion, che, ehm... non ha bisogno di traduzioni... Ahahahaha!! Scherzi a parte, nella seconda metà degli Anni '60, nei momenti di pausa dalla lavorazione in Tv e al cinema, comincio a frequentare la scuola di pilotaggio di Brands Hatch. Pure per le corse è un momento fantastico, quello, quanto a quantità e qualità. Comincio in Formula Ford e corro con una generazione meravigliosa di piloti. James Hunt, Emerson Fittipaldi, Jody Scheckter... Ce ne sono tanti, di futuri campioni del mondo e la cosa, col senno di poi, non mi stupisce. Forse il più veloce di tutti, quello dotato di classe più sopraffina, fin dall'inizio è Fittipaldi, che nella vita di tutti i giorni è calmo, serio e posato. Hunt, invece, pare letteralmente scatenato, sia in pista che fuori. Tutto o niente, non si fanno prigionieri, né in curva né la sera in discoteca. Fuma tipo un dannato, guida come non ci fosse un domani e bada a progredire come pilota ma anche a divertirsi da ragazzo selvaggio qual è. Gli faccio conoscere Burt Reynolds, col quale giro un film insieme e i due folleggiano che è una meraviglia vederli. Inutile dirlo, è con James Hunt che lego. Quanto a Scheckter, sembra assai veloce e dotato, ma è un po' più giovane di noi e non ci frequentiamo molto... Vedi, bisogna che chiariamo subito una cosa. Tutti questi grandi nomi hanno molta classe alla guida e anche una mentalità decisamente impegna-*

> *Ho corso in F.1 inglese senza mai pensare di abbandonare il ruolo di stuntman*

ta, già professionale, totalmente focalizzata sui loro target agonistici e di carriera. Io no. Mi accontento di andare benino in pista, ma in testa ho altro. Voglio solo divertirmi e restare anche nel mondo del cinema. Anzi, diciamo che con le mie performance da stuntman guadagno bene e posso pagarmi le partecipazioni alle corse. Poi ho un grande vantaggio: di sabato e domenica attori, registi e maestranze fanno riposo sindacale, così ho tutto il tempo per dedicarmi alle amate corse. Tutta la settimana faccio la controfigura, poi una bella doccia, un viaggetto e il sabato provo e la domenica corro. Così la vita è una cosa meravigliosa». Sono anni in cui in pista sfidi Hunt, Scheckter e Arnoux, ma sul set lavori in tanti 007 e in Tv ti dai da fare facendo lo stuntman e pure l'attore in particine nei telefilm "Attenti a quei due", "Il ritorno del Santo", "Doctor Who", "Gli infallibili tre" e "Spazio 1999". Cominciamo a parlare dei James Bond in cui hai lavorato e poi continua a piacere... *«Sul set ho collaborato con Sean Connery, Roger Moore e Pierce Brosnan. Se devo essere sincero, il mio preferito resta Roger Moore, perché tra i personaggi di James Bond, di Simon Templar e di Brett Sinclair e il suo reale modo di vedere, vivere e interpretare la vita, praticamente non c'è differenza. Lui è proprio quello lì. Giocoso, distinto, piacente, di classe, spiritoso e terribilmente glamour. Fantastico. Quanto a Sean Connery, l'ho conosciuto meglio in un film di gangster e l'ho trovato decisamente professionale, molto okay. E ricordo con tanta nostalgia i set di "Attenti a quei due", con Tony Curtis stupendo pure lui come persona, assieme al solito, strepitoso Roger Moore. Quanto agli 007, su tutti metto con piacere il film "Il domani non muore mai", visto che eravamo per tanto tempo in una location incantevole come la Thailandia».* Attori, piloti e stuntman: quali sono le differenze di mentalità? *«Nei favolosi anni '60, '70 e '80 è sempre la solita vecchia storia. In realtà gli attori si vogliono divertire, si godono la vita e sul set fanno le star, baciano le ragazze più belle del mondo e alla fine passano all'incasso, ritirando tanti, tanti soldi. Noi stuntman in tutto questo partecipiamo solo quando c'è da prendere le botte! (*Ride molto, ndr*). Quanto ai piloti, sembra strano, ma il loro atteggiamento è molto più serioso e impegnato, rispetto a quello degli attori che ho conosciuto e, credimi, ne ho incontrati tanti e quasi tutti quelli buoni. E questo ha una spiegazione logica: se l'attore sbaglia la battuta, sì ridà il ciak, ma se un pilota drizza una curva, rischia d'ammazzarsi. Per lo stuntman valgono entrambe le cose: rischi di farti male, due secondi dopo sei in ambulanza e un altro ti ha già sostituito, forse per sempre. Capito la fregatura?».*

In gara e pure nello… Spazio!

A lato, la serie "Spazio 1999" nella quale Val è stato attore e stuntman. nelle altre immagini, il pilota sempre su monoposto March, dal 1976 al 1978, quando corre nella F.1 inglese con una 761, al centro e in alto

Ai tempi d'oro conosci anche Steve McQueen e Paul Newman, vero? *«Certo che sì. Steve McQueen è in Gran Bretagna a metà degli Anni '60 e si ferma diversi mesi, per girare un film. Lo conosco in quel periodo e si presenta come uno assolutamente scatenato, pieno di vita, agitatissimo e con una grande stima per noi stuntman. Quanto a Paul Newman, posso dire di aver conosciuto un personaggio totalmente diverso da McQueen. Newman è infatti un uomo di famiglia, molto calmo, tranquillo, al quale non interessa minimamente essere quello che era, ossia uno degli uomini più belli e desiderati del mondo. A lui piacevano le macchine da corsa, punto».*

Torniamo alle corse. Dalla F.3, nella prima metà degli Anni '70, passi ben presto alla F.Atlantic, dove vai molto più forte e ti levi le prime soddisfazioni. *«Guarda, la F.3 dei primi Anni '70 è molto formativa, ma ha un difetto solo e non piccolo: c'è poca potenza. Grandi lotte, grandi bagarre, spesso casini immensi, ma difficilmente il più bravo ha a disposizione la cavalleria per andarsene. Sai, sono lì in pista, quel folle pomeriggio a Crystal Palace, presso Londra, quando James Hunt si prende con Dave Morgan e poi scende di macchina per riempirlo di cazzotti. Be', posso dirti che in quella faccenda, che lasciò mezzo Regno Unito a bocca aperta, c'è la sintesi di quel tipo di corse: o tutto o niente. Quanto a me, non vado forte quanto i primissimi, però me la cavo bene e in F.Atlantic vado meglio, a giudicare dai risultati».* Val, guardando alla tua carriera, sembra quasi che per te le cose siano divenute più facili proporzionalmente con l'aumento della potenza disponibile nel tuo motore… *«Questo è verissimo. Meglio la F.3 della F.Ford e meglio la Atlantic della F.3».*

In F.2 corri pochissimo, però: *«Debutto nell'Europeo nel 1975, ma poca roba. Eppure mi levo una bella soddisfazione e senti come e dove. Il 1° maggio 1976 corro l'Eifelrennen al Nurburgring, sulla mitica e spaventosa Nordschleife, in squadra con Tom Walkinshaw. Lui guida una March 752, io una vecchia 74B. Alla fine lui è sesto e io settimo. Pensa che per imparare il circuito giro due giorni interi con la mia macchina di serie, perché gli oltre venti chilometri non sono facili da memorizzare, per un rookie. Tre mesi dopo quella gara di F.2, Lauda ha il terribile incidente con la Ferrari di F.1…».* Lasci ben presto la F.2 e ti dai alla serie Shellsport britannica, dove corrono e si sfidano monoposto di F.5000 contrapposte alle F.1, appena dismesse dal Circus iridato. *«Nella serie Shellsport ottengo una March da Tom Walkinshaw e poi ne rilevo una dal futuro campione del mondo Alan Jones, montandoci prima un motore Ford Bdx Swindon 2 litri e poi un ben più potente Ford GA V6 di 3400 cc, con il quale nella seconda metà del 1976 le cose cominciano ad andare molto meglio, tanto che vado a podio due volte, a Mallory Park e a Thruxton. Corro nel team di David Price e so benissimo che nel 1977 potrei disputare una gran bella stagione, perché ormai ho messo tutte le tessere al posto giusto».* E lo è, perché dopo le prime corse Val Musetti si ritrova stupefacentemente in testa al campionato, tenendo a bada F.1 boys quali Bell su Penske, De Villota con la Lyncar e Trimmer su Surtees. E vinci alla grande a Brands Hatch, dove tutto era iniziato, per te… *«Quel giorno Trimmer ha problemi e io mi aggiudico la corsa, dopo che in prova ho fatto segnare la pole. Però mi piace molto di più il terzo posto che ottengo più avanti a Donington, perché me lo guadagno infilando alla "esse" in extremis, all'ultimo tuffo, la Penske del grande Derek Bell, che a fine gara viene a chiedermi:* "Val, ma come cavolo hai fatto, a riuscirci?". *Ecco, questa cosa mi rende molto, molto orgoglioso.*

Anzi, la considero la gara più bella della mia vita, perché stimo Bell». Poi però accade una cosa quasi senza precedenti, per corse di quel livello, perché sul più bello, quando sei primo e in corsa per il titolo contro rivali fantastici, pianti tutto e sparisci. Resta un mezzo mistero. Puoi svelarlo? *«E ti credo, che sparisco! Motivi di lavoro. Se voglio spendere nelle corse, devo pur guadagnare, no? Sono stunt coordinator nella serie "Gli infallibili tre" e stuntman nei film di guerra "Quell'ultimo ponte" e "Forza 10 da Navarone". Non posso dire di no: mi pagano bene, è la mia vera vita e alla fine la serie Shellsport 1977 la vince Tony Trimmer con la Surtees Ts19, pilota molto bravo che avrebbe meritato una chance vera nella F.1 iridata».* Nel biennio 1979-1980 corri contro Giacomo Agostini, che ha lasciato le moto e guida la Williams Fw06 di F.1 ex Alan Jones. *«Gareggia col team di David Price e Price gliel'ho presentato e raccomandato io. È stato un piacere. E Mino è una bella persona. A volte mi sta davanti lui, altre volte, quando ho macchine a posto, posso impensierirlo io».*

Nel 1979 prendi parte con una March 781 alla Race of Champions a Brands Hatch: in altre parole, debutti nel bel mondo della F.1 iridata - anche se la gara è fuori campionato -, contro la Ferrari 312 T3 di Gilles Villeneuve, che poi vince la corsa, la Lotus 79 di Mario Andretti, iridato in carica, e le Brabham-Alfa Bt48 di Lauda e Piquet. In gara finisci 12esimo, dietro alla Williams di Agostini... *«Eh, sì, suona bene ricordarlo: ho anche corso contro Villeneuve, Lauda, Piquet e Andretti, pensa te! Comunque al paddock ero a mio agio, ci conoscevamo quasi tutti, era un gran bell'ambiente. Sono stato anche amico di Clay Regazzoni, un altro che come me ha sempre guardato al lato divertente della vita. Era alla mano, simpatico, pieno di carattere e di gioia di vivere. Ed era pronto a dividerla anche con il prossimo. Adesso per avere mezzo appuntamento per un caffé con un big, ci vuole un anno!».*

Val, l'hai mai fatta una pazzia, ma dico una pazzia vera, per le corse, quasi tradendo il cinema? *«Ne ho fatta una assolutamente da manicomio, nel 1980. A un certo punto della stagione inglese di F.1, che sto correndo con la Fittipaldi F5A di Colin Bennett, firmo per diventare responsabile degli stuntman in un'altra stagione della serie "Gli Infallibili Tre". Via, si parte e da un giorno all'altro si va lavorare a Toronto, in Canada. Location meravigliosa, attori carini, produzione di ottimo livello. Insomma, un paradiso. Ma la mia testa si mette a girare per conto suo e soffro da matti all'idea di lasciare la mia Fittipaldi nel garage, in Inghilterra, mentre infuria la Serie Aurora AFX con le Williams Fw07 di Salazar e De Villota davanti a tutti. Basta, ho deciso: faccio una follia vera. Ho sabato e domenica liberi, così venerdì sera, senza dire niente a nessuno, prendo un aereo transatlantico e prima possibile mi ritrovo da Toronto a Londra e da qui salgo su una macchina a nolo e la butto a mille, alla volta del circuito in cui sta per disputarsi la prova della F.1 britannica. Sono sotto contratto, è vietatissimo dalla produzione, ma la passione è la passione. Arrivo in extremis e in pista vado come il vento. Pronti via, sono messo bene, ma là davanti la Williams di Salazar rompe il motore, lascia un mare d'olio in pista, io ci finisco dentro, esco a razzo e tiro una botta da antologia. Sono salvo e incolume per pura fortuna, ma faccio un danno grosso. Poi via, mezzo intontito, percorso inverso: macchina a nolo, aeroporto, volo intercontinentale, Toronto, taxi, albergo e la mattina dopo eccomi sul set, col regista che mi fa* "Val, non ti ho mica visto, cosa hai poi fatto, in questo weekend?". *E io:*

> *La Wolf Wr3 è la migliore tra le F.1 che ho guidato, anche se la March 811 a effetto suolo mi ha impressionato*

"Ma niente, ho gironzolato da turista per Toronto e sapessi che noia...". *E lui:* "Mah, dai, si vede dalla tua espressione... Sai, secondo me dovresti fare qualcosa per cercare di ridarti un po' slancio..."*».*

Nella Shellsport e dal 1978 nella serie Aurora corri ruota a ruote a turno con ben tre donne: Lella Lombardi, Divina Galica e Desiré Wilson. Sei uno dei pochi che può recensire le rispettive capacità di ciascuna e a ragion veduta... *«La più forte resta Lella Lombardi. Velocissima e determinatissima. Dannatamente brava, ecco, ve lo assicuro, di certo la migliore delle tre. In Inghilterra lei emerge anche perché la aiuta John Webb, patron di Brands Hatch e uomo forte delle gare per monoposto. Ma tutto questo avviene per puro merito, quindi giusto così, sia chiaro, perché Lella resta una dal piede pesante, che corre ogni volta per vincere e ci va pure puntualmente vicina. In seguito Desiré Wilson con la Wolf ha anche vinto una gara ed è sempre molto focalizzata nella sua carriera, quindi la metto al secondo posto. Poi c'è Divina Galica, senza dubbio valida, anche se è un gran personaggio, oltre che una pilotessa. Considera che era stata fortissima nello sci, in discesa libera, aveva molta attenzione addosso e tutto sommato nell'abitacolo era molto brava, ma non quanto le altre due, così la metto al terzo posto».*

I più forti della F.1 britannica? *«Tony Trimmer, poi Emilio De Villota, Eliseo Salazar e David Kennedy. Ma il più bravo a trovare sponsor resta Guy Edwards, sempre murato da adesivi di finanziatori. Il contrario del sottoscritto: mai avuto uno sponsor vero, in vita mia... Gliel'ho detto tante volte:* "Ehi, Guy, dai, regalami uno dei tuoi sponsor!", *ma lui rideva e niente... Giusto così, mi sono divertito comunque tanto».*

In F.1 britannica gareggi dal 1978 al 1982 con una March 761 autogestita, la Ensign N177 di Mario Deliotti, la March 781, la Wolf Wr3 e la Wolf Wr4 della Theodore Racing, nonché con la Fittipaldi F5A e la B, la cosiddetta "Bennepaldi", quindi, per finire, con la March 811 di Colin Bennett nel 1982, ottenendo in tutto quattro piazzamenti a podio. *«Se devo dare un giudizio, le vecchie March non erano niente di particolare. Macchine oneste ma non molto di più. Con una concezione ancora vicina a quella delle monoposto che ottenevano risultati solo gra-*

Una duplice identità

Val a Brands Hatch 1979 insegue Villeneuve, Lauda, Andretti e tutti i big della F.1 in coda al gruppo con la sua vecchia March 781, nella Corsa dei Campioni. In alto è vestito da pilota e pure da poliziotto in una serie Tv e salva un bimbo come controfigura di Superman e dell'attore Christopher Reeve

zie alle prodezze di Brambilla, ma in realtà, quando le ho guidate io, erano piuttosto superate. La Wolf Wr3, invece, merita tutto il mio plauso, perché è una macchina corta, larga e molto, molto maneggevole. Davvero piacevole da guidare. Quanto alla Fittipaldi F5A, la ricordo okay, ma meglio è l'evoluzione, la F5B che abbiamo studiato per le gare inglesi e per la F.Libre con Colin Bennett, appunto la Bennepaldi, col musetto affilato, più ala e il radiatore spostato sulle pance, migliorando il raffreddamento. È molto più aerodinamica e valida del modello da cui deriva, secondo me. Ma al top metto la March 811 di F.1 ex Daly e Salazar, la monoposto a effetto suolo che ho guidato, nel 1982, andando più di una volta a podio nella serie britannica di F.1. Poi ci siamo recati a Bicester, sede della March, e ho fatto chiedere a Paul Newman di avere la carrozzeria con cui aveva schierato l'anno prima Teo Fabi e Al Unser Sr nella Can-Am, per modificare la mia March e varcare l'oceano. Paul Newman con me è stato carino e mi ha concesso il materiale, così ho pure debuttato nella Can-Am 1982, gareggiando a Road America e a Trois Rivieres, ma senza soddisfazioni. I motori Cosworth di F.1 lavorano bene solo da seimila giri in su, mentre i rivali di 5000 cc sono sempre in tiro, così in quella situazione veniamo letterarmente divorati e preferisco ben presto vendere la macchina al canadese John Graham».

Nel 1985 fai una puntata nella neonata serie internazionale di F.3000, con una Lola, nella gara di Donington. *«Da veterano della F.1 inglese, sono attratto dalla F.3000, che in teoria ricicla i vecchi e amati motori Cosworth, ma in realtà trovo la serie cadetta costosissima. Così, visto che ho sempre pagato per gareggiare, dopo il primo assaggio preferisco lasciare stare».* Questo non ti impedisce di darti anche alle Sport Prototipo, correndo la serie Thunderport in Gran Bretagna e quindi nel mondiale Gr.C e nell'Interserie, diviso tra Bardon, Harrier, Brd, Tiga e Porsche 962. *«Devo essere sincero, con le vetture a ruote coperte non mi sono mai divertito granché. Le monoposto sono più estreme e impegnative, poi l'idea stessa di dover dividere abitacolo e turni con altri in realtà non mi è mai piaciuta. Così rimango soddisfatto da queste esperienze a ruote coperte, ma non entusiasta. A inizio Anni '90 prendo anche parte a una gara del Turismo britannico, ma senza gran gioia. Dai, le F.1 restano le mie preferite».*

Nel 1986 debutti alla 24 Ore di Le Mans, con una Tiga di Roy Baker, in equipaggio con gli statunitensi Tom Frank e Mike Allison. *«Quella è una gara bella, anche se molto dura. Hanno rotto il motore loro, io non ero in macchina, al momento del ritiro, e meglio così. Devo sottolineare che è stata una bella esperienza, in ogni caso. Il turno di notte, le difficoltà a prendere le misure, il clima mutevole... Le Mans è una classicissima da correre e vivere almeno una volta nella vita».*

Il tuo incidente più brutto in macchina? *«In F.3 a Brands Hatch, a inizio Anni '70: gran botta con contusione al ginocchio, ma niente di che».* E da stuntman? *«Mentre recito per una serie Tv, a inizio carriera, negli Anni '60. Scena semplice: arriva una macchina, io attraverso e mi butto sopra il cofano. Pfui, roba fatta mille volte. La proviamo, viene bene e son contento. Ma il regista fa:* "Mi sembra lenta, la macchina". *Va bene, facciamola arrivare più veloce, dico io. Scena numero 2: la vettura arriva molto più forte e io attraverso, tenendomi pronto a farmi investire dal collega, buttandomi sopra l'avantreno. Ma, aihmé, capisco al volo che lui sta andando troppo, troppo forte e che la scena stavolta verrà molto, molto bene. Troppo bene. Bang! Mi prende in pieno e io uso tutto il mestiere del mondo, ma ne esco col bacino fratturato. È la volta che mi son fatto più male, in tutta la mia vita. Guardo il mio collega e gli dico, dolorante:* "Adesso vedi che cazzotto che ti do!". *Ma lui mi risponde spaventatissimo:* "Me lo dai tra due minuti. Prima, almeno, fammi chiamare l'ambulanza"».

> ***La più grande paura della mia vita? Quando ho fatto la controfigura di Superman, a capofitto sulle cascate del Niagara!***

E il momento nella tua vita in cui hai più paura? *«Quando giro Superman II sulle cascate del Niagara. La scena in cui arriva Superman a salvare il bambino in realtà l'ho fatta io, sospeso nel nulla, tra mille spruzzi torturanti, sulle cascate, tenuto da fili invisibili in alluminio e in bocca allo strapiombo. Lì sì che ho ansia, una gran brutta storia, tanto che penso: se qualcosa va storto, stavolta mica la racconto. Ma alla fine va tutto bene. Superman I - quello con Marlon Brando che fa il papà del supereroe -, e Superman II sono stati girati praticamente uno dopo l'altro e io sono sotto contratto per 18 mesi consecutivi. In quella sequenza del Niagara, esce il mio amico Christopher Reeve vestito da Clark Kent e, senza che nessuno se ne accorga, io prendo il suo posto bardato da Superman, volo e faccio la buona azione. Brividi! Christopher Reeve era un ragazzo serissimo che interpretava Superman entrando nella parte a fondo, quasi col metodo Stanislavskij, mentre io per sdrammatizzare, mentre lo sostituivo, gli cantavo la canzoncina di Batman, così lui mi guardava sgomento... Poi, ironia della sorte, nel 1989 ho fatto lo stuntman anche per il Batman, di Tim Burton, girando assieme a Michael Keaton e a Jack Nicholson che faceva il Joker, divertendomi un sacco. Pensa te la vita...».*

Stuntman e pilota di F.1 anni '70. Quali le differenze? *«Prima la cosa che c'è in comune: il brivido, l'adrenalina. Un circuito come Brands Hatch, il mio favorito, ma anche Oulton Park, altro anfiteatro naturale, di emozioni te ne danno tante, se guidi ai massimi una F.1 di quell'era! Ma anche Donington è un tracciato impegnativo e appagante, mentre la Silverstone di allora era un aeroporto, una pista velocissima in cui bisognava avere tanta cavalleria e io non ne ho mai avuta, perché non disponevo mai di budget ottimi e macchine razzo potenti e affidabilissime. Comunque, tornando alla domanda, il pilota di F.1 e lo stuntman amano la botta d'adrenalina. E quando ti spari da 30 metri e simuli una caduta, o affronti un curvone da pelo, più o meno siamo lì, come sensazione pura. E sia da pilota che in qualità di stuntman, i pericoli erano molti di più una volta, quando ti spiaccicavi cadendo sopra scatole di cartone o sbattevi in monoposto contro un terrapieno. Ma la differenza fondamentale resta che da stuntman sei solo, puoi calcolare tutto in modo molto ragionevole e stabilire preventivamente e a freddo il margine di rischio, senza esagerare, mentre in F.1 in più a complicare le cose hai i rivali in pista, coi cervelli strafatti di nebbia rossa, così tutto diventa estremo e anche imprevedibi-*

Dai prototipi al set di Alien 3

Val con la Tiga nel mondiale Marche, a lato, con la March nella Corsa dei Campioni 1979, sotto, e col costume di Alien, nel terzo episodio della saga dello xenomorfo, mentre quasi bacia la protagonista Sigourney Weaver

le. Morale della favola, qualcosa può andar storto sempre e ovunque. In ogni caso, non faccio graduatorie. A me è sempre piaciuto alla pari fare l'uno e l'altro, lo stuntman e il pilota, altrimenti non avrei continuato a cimentarmi contemporaneamente nei due ruoli, per decenni».

Certo che deve fare effetto prendere parte a corse, ossia a opere d'arte che a volte diventano incidenti, e a scene filmiche d'azione pura, ossia a incidenti che poi diventano opere d'arte... *«Ahahaha, sì, mi piace detta così. In effetti quando c'erano i mucchi in F.3, ai tempi del grande James Hunt, nulla era prevedibile, ne succedevano all'improvviso di tutti i colori, mentre al cinema è proprio il contrario. Ho lavorato col regista John Landis sul set di "Un lupo mannaro americano a Londra" e ho preso parte al famoso incidente multiplo girato dal vivo e all'aperto, a Piccadilly Circus, proprio nel bel mezzo di Londra, la mattina presto. Se hai presente il film, succede un gran casino, ma nella realtà ogni cosa è studiata al millimetro e al centesimo di secondo e tutto funziona alla grande. Nelle corse, se causi un groviglio, si arrabbiano. Al cinema, fai parte di un meccanismo pericoloso e complesso, lo fai funzionare, e ti fanno i complimenti: sono gioie pure queste, no?».* Mentre chiudi la carriera di pilota, nel 1992, partecipi ad Alien 3, straordinariamente vestendo i panni del mostro xenomorfo. Un bel modo per pensare ad altro... *«Un modo molto scomodo, ti assicuro. La tuta da Alien è estrema, particolare e indossare il testone del mostro non è facile, perché riesci a vedere pochissimo, tramite due feritoie molto piccole. E poi in quel film per gran parte delle mie scene devo stare praticamente sottosopra, spesso sospeso a dei fili, insomma: una fatica pazzesca, ma che divertimento!».*

Certo che deve essere stata una sofferenza aver quasi baciato la protagonista Sigourney Weaver, ma di fatto ritrovarti impedito dal farlo davvero a causa di quella capoccia unta, oblunga e bavosa che indossi... *«Be' cosa ti devo dire, già esserci andato vicino, è una bella soddisfazione, no? Bella donna, Sigourney Weaver, stupenda, anche coi capelli cortissimi, come in quel film, e molto alta. E comunque ti assicuro che per farsi quasi-baciare da me, è stata ben ricompensata dalla produzione!».*

E adesso? *«Adesso principalmente mi riposo. Sono tornato in Italia e vivo a Grondola, a due passi da Pontremoli. Ho un paio di cavalli e passo molto tempo a curarli e a farci qualche bella passeggiata».*

Nella tua vita ti sei divertito tanto, vero Val? *«Immensamente. E ho fatto tutto quello che volevo. Ho inseguito l'adrenalina. Per questo non mi sono mai fatto una famiglia: il mio standard non lo suggeriva... Stavo troppo bene, per sposarmi».* Infatti non hai figli. *«Che io sappia, no!* (Ride, ndr)». Sei nato in Toscana e quindi il tuo, a chiudere il cerchio, sembra tanto un ritorno alle origini... *«Esatto, continuo a essere me stesso. Semplicemente, ho fatto una specie di zoom sul set e sono passato dai 500 cavalli di una F.1 Anni '70 ai due che ora mi godo in campagna. E lo trovo bellissimo...».*

Rebaque HR100 enigma messicano

DI MARIO DONNINI

Debutto storico a Montreal '79
Hector Rebaque in gara nel Gp di Canada con la sua monoposto: un traguardo storico!

Stavolta attenzione doppia, perché se il punto di partenza parrebbe decisamente archeologico, cercando di analizzare contesti e misteri della Rebaque HR100, l'epilogo avrà un che di maledettamente romantico, rivelando un pizzico di quella che gli anglosassoni chiamano serendipity. Ossia quando frughi volendo una cosa e invece ne trovi un'altra. Come cercare un ago nel pagliaio e finire con lo sposare la moglie del contadino. Quindi occhio anche al colpo di scena finale, che non guasta mai. Avvisati, eh.

La Rebaque HR100 resta una delle monoposto meno viste e studiate della storia della Formula Uno. E merita il suo posto nell'epopea dei Gran Premi, non solo per essere l'unica creatura messicana in lizza nel mondiale, ma anche perché il suo patron, il ricco Hector Alonso Rebaque, di fatto è l'ultimo a tentare di intraprendere l'avventura del pilota-costruttore. Anche se, di fatto, nell'anno successivo, il 1980, sarà ancora in griglia di partenza Emerson Fittipaldi con la Fittipaldi, ma Emmo, a onor del vero, aveva intrapreso la sfida ben prima dello stesso Hector. Quindi Rebaque è l'ultimo della gloriosa specie dei piloti fai da te a provarci, riuscendo peraltro ovviamente solo in parte a centrare l'obbiettivo e non certo per colpa sua. Ma questi sono solo aspetti accessori della faccenda. Perché gli interrogativi e gli stimoli che suscita ancora oggi la Rebaque HR100, vista nel paddock solo per quattro Gran Premi, alla fine della stagione 1979, sono ben altri. E cioè questi: alcuni dicono che la HR100 altro non sia che una Lotus 79 modificata, è vero? Altri

A 1979 inoltrato l'omonimo pilota messicano decide di diventare costruttore di F.1 e in pochi mesi fa realizzare una monoposto clone della Lotus 79. ma dopo aver disputato un solo Gp, la vettura sparisce. Come? Perché? E quale ruolo ha nell'affare il genio John Barnard? Le risposte finalmente ci sono, così inattese da dar vita a un gran colpo di scena perché il modello successivo avrebbe cambiato la storia

> *Per avere le gomme buone bisogna diventare Costruttori? Okay vorrà dire che per la fine del 1979 lo sarò!*

sostengono si tratti di un progetto del tutto indipendente, ex novo: per caso hanno ragione costoro? In ogni caso, quale fu il lavoro portato avanti dalla factory Penske di Poole, incaricata della realizzazione del progetto? E quali furono e con che tipo di contributi, i tecnici incaricati? E perché la monoposto ebbe vita agonistica così breve, comparendo alla fine della stagione agonistica 1979 e poi sparendo subito dopo e per sempre? Di più: quale ruolo ebbe in questo progetto il giovane e ancora quasi sconosciuto tecnico John Barnard, destinato a diventare uno dei maghi più acclamati e innovativi nella F.1 degli anni a seguire? Tranquilli, perché state per trovare risposte a tutti i quesiti, forse perfino facendo qualche balzo dalla sedia. Ancoratevi, dunque e andiamo avanti.

LA SPIEGAZIONE DIRETTA DI IAN DAWSON

Spiegare e capire il fascino della Rebaque HR100 vuol dire affondare a piene mani nell'humus dei favolosi Anni '70, periodo ancora selvaggio e strano per la F.1, se è vero che era ancora possibile acquistare monoposto clienti e formare dal nulla una squadra, dandole il proprio nome e iscrivendola ai Gran Premi.

È questo il caso del giovanissimo Hector Alonso Rebaque, classe 1956, precocissimo gentleman driver e figlio d'arte - suo padre, Hector Alonso Rebaque Senior è architetto e tra i costruttori edili più facoltosi del Messico - che debutta nei Gp con una Hesketh a 1977 inoltrato, dopo qualche esperienza in Messico e nella F.2 europea. Dal 1978 in poi, e fino a tutto il 1979, Rebaque corre in F.1 con la sua squadra e ha Peter Reinhardt come team manager e Ian Dawson quale responsabile della gestione tecnica. E tocca proprio a quest'ultimo - poi artefice della Grid Gruppo C e ingaggiato dalla Pacific F.1 a metà Anni '90 -, spiegare nel dettaglio contesto e motivazioni della decisione di far nascere la Rebaque HR100: «*A fine Anni '70 il Rebaque F.1 Team ha sede a Leamington Spa* - spiega Dawson -, *ed è una buona organizzazione. In tutto ad andare ai Gran Premi per Hector siamo in dieci, il che può far sembrare la squadra molto piccola, ma per quei tempi non era mica così minuscola. In realta era la dimensione giusta per un team minore. Avevamo un buon budget e potevamo fare tutto ciò che serviva. In pratica, eravamo una specie di squadra B della Lotus, tanto che Hector aveva rilevato gradualmente tre 78 e successivamente pure una 79 e, a dire il vero, ci fu anche qualche buon risultato*».

Tanto che nel 1978 Hector è gran sesto al Gp di Germania e Colin Chapman lo festeggia lanciando al suo arrivo il cappellino in aria, ripetendo il gesto fatto al transitare sotto la bandiera a scacchi di Andretti e Peterson, i suoi piloti, appena protagonisti di una gloriosa doppietta in quel di Hockenheim. Un altro clamoroso sesto posto sfuma nel finale a Long Beach 1979, con lo stesso Rebaque che si mostra molto più bravo e meno fermo di quanto i suoi detrattori vogliano lasciar intendere.

«*La verità* - spiega lo stesso Dawson - *è che far lavorare a dovere quelle monoposto Lotus era terribilmente complicato. L'effetto suolo era ancora per molti una specie di affascinante terra di nessuno e noi eravamo i primi a potere e dover gestire una tecnologia che non ci apparteneva, provenendo direttamente da Chapman, che comunque una mano ce la dava. Però per far funzionare a dovere quelle Lotus ci volevano piloti professionisti come Andretti e Peterson, sennò nascevano problemi. Per esempio era molto difficile portare in temperatura ideale le gomme anteriori, sfruttando la piccola finestra d'utilizzo*».

In realtà, il team Rebaque è tra i pochissimi che gareggia con una sola vettura e questo non è un bene: «*Assolutamente no* - chiosa Dawson - *la mancanza di raffronti e comparazioni non aiutava per niente: sarebbe stato meglio correre con due monoposto. Quanto a Hector Rebaque, posso confermare che non guidava affatto male, come poi ha dimostrato più avanti*».

ECCO PERCHÉ NASCE LA REBAQUE HR100

Sull'improvviso cambio di rotta a metà stagione 1979 e sulle voci che cominciano a circolare di una nuova F.1, tutta messicana, Ian Dawson ha una spiegazione ben precisa: «*La verità è che la famiglia Rebaque voleva non solo un team d'impronta nazionale, ma anche una monoposto tutta messicana, con lo sponsor locale, la Birra "La Carta Blanca". E in quei tempi se ti affidavi alle persone giuste, potevi realizzare il tutto partendo praticamente da zero, anche una vettura da Gran Premio! Ed è esattamente così che è andata, nel caso della HR100. E attenzione a due aspetti: la macchina era tutta nuova e originale. Seconda cosa: se fatta crescere e sviluppata adeguatamente, non era affatto male. Ma a bloccare storia e crescita sono state ragioni di carattere indipendente, politico, che niente avevano a che vedere con l'aspetto tecnico*».

Dawson dice altro della vettura: «*Noi tutti sapevamo che la HR100 sarebbe diventata molto veloce, ma alla fine non erano restati né tempo né denaro per portare avanti un adeguato programma di test. Lo stesso Hector a un certo punto realizza che il suo sogno di poter assestarsi come nuovo costruttore in F.1 non è destinato ad avere futuro. In realtà proprio mentre la HR100 mette le ruote sull'asfalto, tutto sta cambiando, nel Circus. E in modo complesso e rapido. Stanno spopolando effetto suolo e turbo, con l'aerodinamica e la potenza che stanno diventando aspetti cruciali. Un piccolo team di una sola macchina, peraltro privo di appoggi politici forti e senza budget illimitato, non può più permettersi di andare troppo lontano. Quindi, fin dalla nascita, la HR100 è una monoposto destinata a fare poca strada, ma comunque la percorre e in modo molto onorevole*».

> *La factory Penske di Poole si comporta come un service. Ovvero un evoluto artigiano che cuce su misura*

FRUTTO DEL LAVORO DI GEOFF FERRIES. E JOHN BARNARD?

La factory Penske di Poole si comporta come un service. Ovvero un evoluto artigiano che cuce su misura. A primavera inoltrata del 1979 Hector Rebaque si presenta con l'idea di una sua F.1 e con un limite di spesa. La ordina quasi fosse il vestito da un sarto e loro, i Penske Boys, in azienda fanno tutto il resto. In fondo si tratta di far nascere una monoposto nuova di pacca, partendo da tre punti fermi: un motore Cosworth DFV, un cambio Hewland e una Lotus 79.

Addirittura l'engineering di Poole acquista una Lotus 79 da Rebaque e la usa come base di lavoro anche se, di fatto, neppure una vite della gloriosa monoposto di Colin Chapman viene utilizzata per realizzare la Rebaque. Molto semplicemente, la vettura viene presa in ampia considerazione come punto di partenza, per costruire un clone sviluppato il quale - prendendo atto che la stessa 79 è ormai obsoleta e nel mondiale segna il passo -, possa portare avanti una sorta di evoluzione privata. E come? Nel modo più logico e intelligente. Se la vettura del momento è ormai la Williams Fw07, tanto vale trasferire il disegno delle fiancate di quest'ultima sulla Rebaque HR100, riprendendo anche lo schema di gestione delle minigonne - i sigilli laterali scorrevoli che assicurano l'effetto suolo -, per creare una sorta di iorcocervo, in gran parte Lotus 79 e, in ciò che serve, Williams Fw07. Tra l'altro la Penske si getta con entusiasmo nell'idea, perché realizzare la Rebaque e acquistare una Lotus 79 studiandola e sezionandola, vuol dire far pratica per la futura realizzazione delle Penske a effetto suolo, destinate alla F.Indy.

La struttura della HR100 la realizza il tecnico Geoff Ferries, con accorgimenti e miglioramenti che ne fanno un progetto autonomo e originale. Quindi chi sostiene che è una semplice e grossolana copia della 79, sbaglia. Così come chi, peggio ancora, vuol dar da intendere, che si tratti di una 79 ricicciata. No, la HR100 è una sorta di distopia vivente in cui la Williams di domani sposa la Lotus di ieri, fondendosi alla corte della Penske.

FUGACI MA NON DISDICEVOLI APPARIZIONI

Dal dire al fare, c'è di mezzo ben poco, perché l'unico esemplare della Rebaque HR100 arriva nel Circus della F.1 quando ancora non è neanche stata completata l'operazione di montaggio, ai box del Gp d'Olanda 1979, a Zandoort. Gara in cui tra l'altro Hector Rebaque, nell'abitacolo della vecchia Lotus 79, giunge ottimo settimo.

La F.1 messicana viene quindi portata a Monza a inizio settembre, per farla partecipare al Gp d'Italia, ma viene pronta giusto per prendere parte alla fine delle prove e tempo di qualificarsi non ce n'è, tanto che risulta malinconicamente ventottesima su ventotto vetture in pista. Pazienza. A questo punto le restano due soli shot, in Canada e a Watkins Glen, e il resto del racconto spetta allo stesso Hector Rebaque, pronto ad affabulare ma anche, al tempo stesso, a rivelare primizie tra il nostalgico e l'inatteso...

IL RACCONTO DALLA VIVA VOCE DEL PROTAGONISTA

Quando il 23enne Hector Rebaque inizia la stagione 1979, non sa che sta per diventare il pilota Costruttore più giovane della storia della F.1 - di un anno più giovane dello statunitense Lance Reventolox, classe 1936, che nel 1960 aveva dato vita alla Scarab F.1 -, e, se è per questo, anche l'ultimo a intraprendere questa difficile e complessa avventura.

Coraggio e passione

Rebaque, sopra, dopo aver corso con la Lotus 79, nell'altra pagina, nelle due foto al centro, dette vita alla sua creatura, nell'immagine in alto, ripresa nelle prove del Gp d'Italia 1979 a Monza

E dire che l'annata era iniziata per correre con la fantascientifica e gloriosa Lotus 79 telaio numero 1. «*La Lotus 79 era ancora un vero missile, l'anno dopo del mondiale vinto con Andretti, ma il problema era dato dalle gomme che rifilavano a noi squadre minori. Veramente roba di terza scelta. Era come indossare uno smoking essendo costretti a calzare delle ciabatte. Così, quando la misura è colma, nella primavera 1979 protesto energicamente e mi rifiuto di prendere parte alla lotteria delle pre-qualifiche, in occasione del Gp di Montecarlo. La risposta arriva presto e chi conta in F.1 mi dice ben chiaro:* "Le gomme competitive e di prima scelta sono riservate solo ai veri Costruttori, non certo ai privati". *Bueno, non c'è problema, basta saperlo: vorrà dire che diventerò subito Costruttore! In pochi mesi, nella factory Penske, a Poole, nasce quindi la Rebaque HR100, sì, prima F.1 messicana della storia. La macchina finisco di montarla nel corso delle prove del Gp d'Italia. E in Canada, nella gara successiva, a Montreal, accade il colpo di scena che nessuno conosce nei dettagli, se non io e Bernie Ecclestone...*».

L'AFFAIRE CANADESE

Il racconto di Hector Rebaque prosegue deciso: «*Niki Lauda, bicampione del mondo, prima guida Brabham e in quel momento il pilota più prestigioso e pagato del mondo della F.1* - anche se reduce da un'annata no, ndr -, *durante le prove del venerdì scende di macchina e all'improvviso, sussurrando all'orecchio di Bernie, gli comunica con decorrenza immediata ii suo ritiro dal mondo della F.1*».

È una delle più grandi bombe nella storia dell'automobilismo e Ecclestone nel giro di pochi secondi si ritrova a dover sostituire il più forte pilota della F.1 moderna col primo che capita. Cioè, Rebaque... «*Pochi minuti e Bernie arriva al mio box, trafelato, dicendomi senza preamboli:* "Hector, abbiamo un problema". *Quale, Bernie?* "Niki è out e mi servi per qualificare la sua Brabham. Tra tutti i piloti del Circus già in pista, solo tu puoi svincolarti in un attimo perché sei sia patron che pilota e non puoi dirmi di no: questa è la tua grande occasione!"».

E Tu, Hector? «*Be', io ci penso su. Devo fare una scelta: qualificare la prima F.1 messicana della storia o entrare in un top team? In altre parole, testa o cuore? Solo l'interrogativo mi fa sudare freddo. Ma alla fine, senza stare troppo a cincischiare, decido: cuore! Dico no a Bernie, che ingaggia subito Ricardo Zunino, il quale era a bordo pista a fare lo spettatore. Quanto a me, tolto il peso dallo stomaco, entro in pista e - bang! -, metto in griglia di partenza la Rebaque HR100, addirittura in penultima fila, facendo meglio della Shadow di De Angelis e della Tyrrell di Daly. E, se devo dire la verità, anche adesso che son passati più di quarant'anni da quel giorno, sono ancora fiero di quella mia scelta*».

La gara è questione di poco: quando sta per avvicinarsi la metà della distanza, cede l'attacco del motore al telaio - tipico guaio di gioventù - e la corsa della HR100 finisce, tra l'altro, per sempre. Hector dopo un avvio guardingo aveva guadagnato ben presto quattro posizioni e si stava decisamente ben comportando, ma purtroppo proprio sul più bello il sogno finisce.

Quel pizzico di sfortuna

A destra, Rebaque con la sua HR100 in prova al Glen 1979, dove per guai tecnici non riuscì a qualificarsi

> *In realtà la Rebaque che non nacque divenne poi la famosa McLaren Mp4/1 di Barnard!*

LA HR100 ESISTE ANCORA!

Nell'ultimo Gp della stagione, Usa East al Watkins Glen, la Rebaque ha un problema tecnico ed è praticamente costretta a saltare le prime sessioni, poi ci si mette il maltempo e nelle poche e restanti prove nulla gira a dovere, tanto che il tutto termina con una mancata qualificazione.

Non ci saranno prove d'appello. La Rebaque HR100 sparisce per sempre dal mondo dei Gran Premi. *«Le cose andarono così* - racconta Hector -: *a fine 1979 scoppia di nuovo il problema delle gomme. Proprio non ce ne sono di decenti, per i piccoli team, e anche essere diventato Costruttore non serve a nulla. Capisco che è finita. Vedi, tutti hanno sempre pensato che la FOCA, ossia l'associazione dei Costruttori capeggiata da Ecclestone, fosse in realtà il gruppo dei team filobritannici, invece non è vero, c'è un grande equivoco. Era un club molto, molto più ristretto: quelli che volevano far sopravvivere li facevano stare dentro e gli altri no. Per esempio con Surtees e Hesketh la FOCA fu assai ostile e creò le basi per il loro ritiro. Con me andò allo stesso modo e fu così che alla fine del 1979 chiusi tutto».*

E la Rebaque HR100 esiste ancora e la custodisci gelosamente a casa tua, in Messico, vero? *«Certo che sì e ne sono molto orgoglioso, anche se c'è un'altra parte della faccenda, rimasta fin qui segreta, che merita un supplemento di racconto. Perché, conosciuta adesso, ha caratteristiche tali da sorprendere e far sussultare chi ben conosce la F.1 d'allora».*

IL COLPO DI SCENA FINALE

Hector Rebaque va fino in fondo e parla anche della sola parte irrealizzata, all'interno della sua breve avventura di pilota-costruttore: «*È ora di svelare un segreto.*

Il tecnico John Barnard non lavorò sulla HR100, in realtà, anche se molti lo hanno erroneamente collegato a questo progetto, ma in realtà era incaricato di progettare la mia F.1 che avrebbe dovuto correre nel 1980, sostituendo il modello precedente, che consideravo di transizione.

In poche parole sto parlando della Rebaque HR200, ovvero una monoposto rivoluzionaria, meravigliosa, capace di cambiare la storia delle corse. Ma non se ne fece niente, perché ormai avevo deciso di tirare già la saracinesca. Tuttavia la storia di quell'idea nuova e che mi aveva molto colpito, non finì certo lì. Con quel progetto che gli era rimasto in mano della Rebaque HR200, mister Barnard giustamente se ne andò subito dopo da Ron Dennis, il quale stava entrando come socio alla McLaren.

E fu così che quella che avrebbe dovuto essere la Rebaque HR200, una volta costruita, divenne la celeberrima McLaren Mp4/1. Ossia la prima F.1 con la scocca in carbonio: una pietra miliare, dopo la quale nulla nei Gran Premi fu come era prima. Questa storia nessuno la sa, ma è divertente. Lo stesso Ron Dennis non l'ha mai svelata a nessuno ed è una cosa che ricordo con molto piacere, nella mia avventura di Costruttore. Superata solo, in termini di gioia, dal riuscire a prendere il via in un Gran Premio iridato con la prima e a tutt'oggi unica monoposto messicana in tutta la storia della F.1, la mia adorata Rebaque HR100».

Divila genio da onorare

Si è spento a 75 anni il tecnico brasiliano designer delle prime Copersucar-Fittipaldi e legato per oltre mezzo secolo al motorsport. Poliglotta, creativo, fluviale e innamorato delle corse, Ricardo ha vissuto una vita da film, qui narrata da chi lo ha conosciuto bene: manager Ramirez, i piloti Martini e Comas e il mago Pollini

DI MARIO DONNINI

La recente scomparsa di Ricardo Divila equivale alla perdita di uno stupendo testimone del tempo. Mezzo secolo di corse per oltre quaranta team frequentati, tra militanze, collaborazioni e consulenze, quasi in tutte le categorie dell'automobilismo sportivo, a tracciare i lineamenti di una carriera unica e, soprattutto, di una personalità, una competenza e una creatività meravigliose.

Proprio per questo onorare Divila vuol dire scrivere l'esatto contrario del solito coccodrillo, ovvero il classico pezzo in cui si finge di piangere. No, nel suo caso meglio dare la parola a chi lo ha conosciuto, per

Legatissimo ai Fittipaldi

Divila in F.1 nel 1976 con Emerson nell'abitacolo della Copersucar e Wilson, a destra: il suo legame coi fratelli Fittipaldi è durato oltre mezzo secolo... In alto, il suo primo pass in F.1

lasciare che i racconti, le esperienze di vita e le memorie condivise fluiscano, a delineare il ritratto autentico e i ricordi caldi di un personaggio unico, importante e lucente. Uno dei grandi simboli della F.1 Anni '70, brasiliano, di padre inglese e madre originaria della Cecoslovacchia, designer della prima, futuristica e bellissima Copersucar-Fittipaldi, la FD01, al debutto in F.1 a inizio 1975 e progettista nel primo biennio dell'avventura. E poi collaboratore e socio dei fratelli Fitti fino al 1982, l'anno del naufragio del team. Con un finale economico che lo costrinse per anni a pagare la sua parte, correttamente, dei conti del team di cui era non solo tecnico ma anche azionista. D'altronde coi Fittipaldi bros era rimasto in rapporto fino alla fine, se è vero che aveva delineato di recente forme e linee di una futuribile formula promozionale brasiliana, a testimoniare che quel rapporto era rimasto sempre vivo e fecondo.

Si erano conosciuti nella seconda metà degli Anni '60, nelle eroiche corse brasiliane monomarca Volkswagen, laddove il Maggiolino dei Fittipaldi, alleggerito preparato e modificato da Divila, filava come il vento. Proprio l'amicizia coi fratelli piloti lo porta in Europa, da apprendista, prima al seguito di Emerson. E quindi, quando nasce l'opportunità della F.1 tutta brasiliana, coi soldi dello zuccherificio di stato, la Copersucar, proprio lui, il geniale ragazzo di buona famiglia, viene scelto quale visionario designer. A raccontarcelo comincia il grande Jo Ramirez, che al tempo viene ingaggiato dalla neonata equipe brasiliana con funzioni manageriali, lasciando così la Tyrrell, in cui era capomeccanico: «*Fu un grande momento per me, perché rappresentò il salto di qualità lavorativo* - ricorda Jo -. *Ken Tyrrell mi dette la sua benedizione, dicendo che anche da rivale mi avrebbe dato una mano:* Mettiti accanto a me ai meeting delle squadre e se una volta lì avrai bisogno di qualcosa, io ti aiuterò. *Ecco, quella era una fraternitad automovilistica, anzitutto. E alla Copersucar-Fittipaldi appena arrivo ho la possibilità di conoscere e apprezzare il nuovo designer Ricardo Divila, che non ha neanche trenta anni d'età ed è in possesso di una preparazione magnifica e idee fuori dall'ordinario. Ecco, quello era il suo punto forte e anche il punto debole, perché con un foglio in mano era come un artista col suo strumento. Bueno, lui andava, come dire, disciplinato, perché a volte tendeva a spaziare tanto, troppo col suo talento e il volo creativo finiva col prevalere sulle esigenze pratiche. Difatti, facci caso, la prima Copersucar è bellissima, sembra ed è un capolavoro di design avveniristico, ma una volta in pista Wilson Fittipaldi fa molto fatica a guidarla, perché la stessa posizione del pilota è da rivedere*». Poi le cose migliorano. «*Ci sono tante difficoltà* - rammenta Ramirez -, *visto che per contratto dobbiamo lavorare solo in Brasile. Quindi bisogna importare tutto: i motori*

dall'Inghilterra, i freni dall'Italia, lo stesso serbatoio, fatto in parte in Gran Bretagna e un po' in Germania. Ci sono perfino problemi di dogana e ogni volta bisogna pagare cifre non da poco, per sbloccare i pezzi. Insomma, è un gran problema, lavorare così. Ma con Ricardo Divila mi intendo subito. Lui è intelligente, simpatico, dotato di un immenso talento, ecco come si dice, ha high view, una visione alta. Il problema non è farlo produrre, ma contenerlo, imbrigliarlo. La sua FD01 - dove F sta per Fittipaldi e D per Divila -, è troppo radicale, va addolcita e adattata. E infatti decidiamo dopo la prima vettura, di affiancargli un altro tecnico brasiliano, ovvero Odilon Costa, che diventa il suo alter ego, ovvero il pratico, la sua briglia, il partner al tavolo da disegno che sa contenere e razionalizzare al massimo l'intuito stupendo di Ricardo. È il momento più bello. Divila produce la Copersucar che a inizio 1976 come pilota ottiene lo sposo sognato, ovvero il due volte campione del mondo Emerson Fittipaldi, il quale cambia vita e carriera per amore di questa grande scommessa, tutta brasiliana. E dopo aver prodotto i primi tre sfortunati telai destinati alla stagione 1975, Divila aiutato da Odilon Costa delinea la FD04, che, pochi lo ricordano, comincia alla grande, anzi, alla stragrande, in quella F.1 che per tanti tifosi era ed è da favola».

Emerson sale sulla Copersucar per la prima volta mercoledì 17 dicembre 1975, col permesso della McLaren, che ancora lo aveva sotto contratto. Per il primo test privato, il circuito di Interlagos è gremito di gente. Il mese dopo è la volta del weekend di gara e stavolta Emerson in qualifica... «*Adesso tocca a me, racconto io, perché viene il bello, anche se Emerson in quei giorni non sta bene e lo sanno tutti, visto che si è rimosso una ciste dalla spalla destra e accusa fastidiosi dolori* - aggiunge Ramirez -. *Eppure in qualifica siamo sorprendentemente quinti. Il mondo ci guarda, il Brasile ci ama e quando in gara Emerson si issa in terza posizione Interlagos esplode. Dietro le Ferrari, sembriamo esserci noi. Divila ai box sorride felice*».

Poi il motore fa i capricci e l'idolo locale alla fine arriva al traguardo fuori dalla top ten, ma il segnale è dato. «*Sì, noi la macchina buona l'avevamo realizzata. Poi tutto divenne più complicato nello sviluppo, perché far crescere il progetto si dimostrò difficile, se non impossibile. Ma Divila, partendo da zero, aveva fatto grandi cose, anche se lavorare in quelle condizioni e con i Fittipaldi poteva essere bello ma mica era una passeggiata... Comunque nel 1976 tre sesti posti li otteniamo. E considera che, al di là delle dicerie, il budget di cui potevamo effettivamente disporre in pista non era ampio, per niente*».

Difatti, Jo, lasci la squadra e vai alla Shadow: a fine 1977 saluti la compagnia. «*Per me è stata un'esperienza molto importante e ti dico che complessivamente mi resta l'idea che Ricardo Divila sia stato molto sottostimato come designer. La F.1 e il mondo delle corse non l'hanno capito appieno. Sono certo che è riuscito a esprimere solo una piccola parte del suo immenso potenziale d'intelligenza creativa e questo mi dispiace. Ma se siamo qui a ricordarlo è una bella cosa. E poi fammi aggiungere un particolare tutto umano: Ricardo piaceva follemente alle donne. Magari non era un bello in senso classico, ma gli ronzavano attorno a sciami, a metà Anni '70. Poi, una volta incontrata Christine, le è stato per sempre fedele, eh, ma all'inizio, negli anni ruggenti, quando era single e l'ho conosciuto, be', lui spopolava...*». Per il 1977 alla Copersucar chiamano l'australiano Ralph Bellamy - già artefice della bellissima Ensign -, a realizzare la nuova macchina

> *In realtà Divila come designer è stato molto sottostimato in F.1. Il suo talento meritava più chance!*

Coraggio progettuale
A sinistra, Wilson Fittipaldi a Monaco nel 1975 su Copersucar davanti alla Ferrari di Lauda. In alto, Jo Ramirez con Divila e lo stesso Wilson, sempre in quell'anno

Che sfida!
Sotto, Emerson in Brasile 1976, quindi, a destra, Wilson con Divila nel 1975. Nell'altra pagina in basso, la Copersucar F6, Divila ai box e quindi Ramirez e, infine, Comas con Ricardo

e Divila resta come ingegnere di pista e socio. Al primo test con la nuova F.1, è già leggenda. Emerson commenta sconcertato: «*La macchina mi spaventa, perché quando freno tende ad anticipare la curva...*». E Bellamy imperturbabile: «*Be' dov'è il problema, tu sterza prima, no?*». Con una premessa del genere, il resto è già chiaro. Il designer di Divila sarà rimpianto assai. E solo l'aiuto del Fly Studio di Caliri e Marmiroli migliorerà la situazione, più l'arrivo del grande Harvey Postlethwaite, che realizza la bellissima F8, premessa di quella che poi diventerà la Ferrari 126C2. Divila rimane in squadra. Anche se ci sono guai economici sempre maggiori, non molla i Fittipaldi. Resta nel sommergibile, praticamente affondando col capitano Nemo, quando tutto va a ramengo.
Sì, alla fine l'avventura con Fittipaldi in F.1 termina male, sul piano economico: si chiude tutto e malamente. Bisogna ricomiciare da zero e Ricardo Divila si reinventa, diventando uno stupendo zingaro da paddock. E trova terreno fertile soprattutto in F.3000, perché nella serie cadetta, da metà Anni '80, si corre con monoposto che sembrano kit car di F.1 stile Anni '70, coi motori Cosworth calmierati dal limitatore e telai a effetto suolo.

> ***Attenzione perché a inizio 1976 la Copersucar di Divila al Gp del Brasile va come un razzo!***

IN F.3000 CON LA FIRST DI LEONI

Divila è pezzo molto pregiato in quel mercato e a ingaggiarlo fin dall'inizio è la PMC di Peter McIntosh nel 1985 e quindi la Jordan, che schiera il promettente Russell Spence. Nel 1987 arriva la chiamata dalla First di Lamberto Leoni, top team che schiera Piero Martini e Marco Apicella.
Nelle file della squadra italiana a farsi le ossa tra le chiavi inglesi c'è il giovane Massimo Pollini, che poi crescendo diventerà uomo di corse sopraffino e mago in grado di restaurare e far resuscitare nella sua factory tante F.1 che l'avevano fatto sognare da ragazzo. Questo è il suo racconto di quegli anni: «*Ricardo era un tecnico top, ma nella squadra e con la squadra era uno di noi, punto. Noi meccanici arrivavamo alle 8.15 in pista, lui si presentava alle dieci, ma poi non tornava a casa fino a che non aveva finito l'ultimo dei nostri. Era un perfezionista, uno precisissimo, un positivo, sempre pronto a guardare il lato bello delle cose. Un episodio spiega tanto di lui e lo racconto con piacere. Erano anni in cui la gestione dei tamponi era fondamentale per fare funzionare l'assetto, così un giorno creammo un finto tampone di silicone per prenderlo in giro e lui ci cascò, prendendolo per buono e provandolo, prima di rendersi conto che era uno scherzo. Imperturbabile, venne da noi sorridente e ammirato, dicendo:* "Eppure, adesso che mi ci fate pensare, l'utilizzo di questo materiale potrebbe risolvere tanti problemi. Voi ridete ma forse senza saperlo avete avuto un'intuizione..." *Il futuro ci avrebbe detto che quel giorno Ricardo aveva ragione, perché lo sviluppo tecnico andò proprio in quella direzione...*».

POLLINI RACCONTA DIVILA IN F.3000

E con quale attitudine lavorava? «*Con immenso rispetto per i meccanici e empatia coi piloti. Sapeva leggere, ascoltare e trarre ciò che c'era da trarre da persone, dati e situazioni. Aveva una bruciante passione per le corse, ma era anche uomo di preparazione culturale ampia, enciclopedica, rinascimentale. E non si arrabbiava mai. Solo una volta a Pau nel 1988 il nostro boss Leoni gli disse una parola di più perché Apicella aveva fatto un po' fatica in qualifica e allora lui aveva buttato via le cuffie, dicendo un paio di parolacce. Ma dopo dieci minuti, rieccolo, tranquillo e sorridente, con la soluzione ai problemi, tanto che in gara Martini fu terzo e Apicella di rimonta quinto. Con la First poi progettò la F.1 di Lamberto Leoni, che però finì col disconoscere prima che avvenisse il forfait del team e la vendita del materiale alla Life di Ernesto Vita. Divila così passò alla Ligier. A inizio Anni '90* - prosegue Massimo Pollini - *ebbi una brevissima esperienza alla Fondmetal F.1 e proprio lì lo ritrovai, quindi vidi che s'era sistemato di nuovo in F.3000 con l'Apomatox, rendendo missili le loro macchine. Lui era così: bravissimo e dedicato al suo lavoro. L'avevo incontrato di recente al Paul Ricard spiegandogli che avevo in mente un'esperienza da fare sul lago Salato di Bonneville e a lui si erano subito illuminati gli occhi: sarebbe venuto volentieri in una sfida di velocità pura, perché l'avventura, il motorsport e la conoscenza unita alla sperimentazione erano il suo pane quotidiano*».

RICARDO FRATERNIZZA CON COMAS

E se c'è un pilota con cui Ricardo Divila ha un rapporto duraturo, intenso e incredibilmente bello, costui è Erik Comas. Francese, classe 1963, Erik arriva in F.1 con la Ligier nel 1991 dopo aver trionfato in F.3000 con la Dams, e nell'interstagione di preparazione al

debutto iridato conosce il tecnico brasiliano, il quale come ingegnere di pista lo accompagna in lunghissime sessioni di test invernali, su tracciati tipo Paul Ricard e Estoril: «*È intesa al primo sguardo e presto arrivano simpatia, stima e totale apprezzamento per il suo modo di approcciare l'aspetto tecnico e, non di meno, per il versante umano. Ricardo* - racconta Erik - *è un tecnico totale, perché ha già dimostrato da giovanissimo che sa disegnare una macchina ma anche assettarla, migliorarla e ottimizzarla nella sintonia fine. E alla preparazione del designer unisce quella dell'ingegnere di pista, perché sa ascoltare e capire il suo pilota, recependo input, individuando i problemi e traducendoli in soluzioni. Inoltre, a coronamento di ciò, è grande stratega. Dico tutto questo anche se il nostro primo incontro risulta purtroppo breve, in quanto lui viene licenziato in tronco, a inizio 1990, senza neanche poter cominciare il campionato...*».

Al tempo il motivo sarà stato segreto, ma ora si può dire cosa accadde, in seno alla Ligier, no? «*Certo che sì. E questo spiega un'altra parte del carattere di Ricardo. Uno che, proprio come me, non ha mai vissuto la F.1 come luogo in cui fare politica e arruffianarsi questo o quello. No, niente del genere. Si sta lì, si dà il meglio e ogni volta si dicono le cose per come stanno, punto. Senza paura. Ecco, in questo posso dire che siamo stati sempre uguali, io e Ricardo Divila. Morale della favola, arriva un nuovo responsabile tecnico, Frank Dernie, che dà al team un'impronta molto più anglosassone e in un battibaleno Divila è fuori, out. A me, in fretta e furia nominano, un ingegnere di pista sostituto, pensa te, uno che in vita sua non aveva mai fatto gestione in pista di una macchina da corsa, quindi pensa quanto ho rimpianto Divila, da lì in poi... Ma capita, bisogna adattarsi, la vita e le corse sono così. Da quel momento mi assale il rimpianto per cosa avrei potuto fare insieme a un tecnico così bravo*».

CON ERIK AL TOP

Ma è proprio vero che la vita a volte ha in serbo strane e grandi sorprese, perché le strade di Ricardo Divila e Erik Comas tornano a incrociarsi, come racconta lo stesso pilota francese: «*Morale della favola, passano gli anni, a metà dei Novanta io sono già fuori dalla F.1 per sempre e mi ricostruisco una carriera da professionista con le ruote coperte* - ricorda Erik -. *E a 1997 inoltrato indovina chi incontro di nuovo nel JGTC/Super-GT Giapponese con la Nissan? Lui, Ricardo Divila. Fantastico, il destino ci rivuole insieme in Nismo con la Nissan Skyline GT-R e stavolta nessuno ci separerà. Prima gara, a Suzuka. Chiaro, vinciamo. Seconda corsa, sul nuovissimo catino di Motegi, Divila al muretto, Comas in pista. Risultato: assetto asimmetrico perfetto, tattica sopraffina e arriva un'altra vittoria. Sono grandi premesse per il biennio 1998-1999, che infatti ci vede trionfare due volte consecutive nella serie giapponese: campioni! Tutto ciò che pensavo su di lui si consolida e a questo si aggiunge un'immensa sti-*

ma sul piano umano. Perché Divila è uomo coltissimo, cosmopolita, affascinante. Parla otto lingue, si interessa e capisce di tutto, dalla storia, all'arte, all'astrofisica: è persona positiva, di straordinaria intelligenza e vanta sensibilità stupenda. Con lui le corse sono godibili, entusiasmanti e la vita, fuori dalle corse, diventa bella e tutta da assaporare».

ANCORA CON COMAS QUASI VINCE A LE MANS!

Non finisce qui, perché vi ritrovate per un'altra grande sfida, la 24 Ore di Le Mans 2005, nel team Pescarolo. Divila al muretto e Comas in pista, unito a Collard e Boullion, stavolta con un regolamento che renderebbe possibile battere l'Audi in versione Champion Racing di Kristensen, Lehto e Werner... «*Ritorna la magia, tra me e Ricardo, come al primo approccio in F.1 e nei giorni gloriosi in Giappone. Possiamo vincere anche la 24 Ore di Le Mans, insieme, e tutto sembra mettersi bene. Ma a farci perdere 4 o 5 giri ci si mette un problema al cambio. Una cosa da niente, il classico pezzetto da pochi euro che rompendosi perché mal montato ci fa buttar via un sacco di tempo, senza che non abbia colpa nessuno... Cose che capitano. Facciamo una rimonta bellissima, surclassiamo l'Audi di testa, dimostriamo nettamente che i più forti siamo noi, ma recuperare dei giri alla fine serve solo a farci arrivare secondi. In ogni caso io e Ricardo viviamo un'altra grande avventura, insieme. E lui si dimostra quello di sempre. Attento, perfezionista, aperto nel dialogo e carinissimo con i meccanici. Passa il tempo e lui non cambia. Con la Nissan ci resta per decenni e lo rivedo di recente nel giro Blancpain, dove ciascuno di noi dà una mano. È stato il nostro quarto incontro in quasi trent'anni, fatto di sorrisi, abbracci e col puro piacere di ritrovarci. Perché ci siamo sempre voluti tanto, tantissimo bene*».

LO STUPENDO SALUTO DI PIERO MARTINI

A chiudere, con momenti di vita vissuta e qui regalata a noi tutti, è Piero Martini, che fu pilota di Divila nell'88 in F.3000, nella First di Leoni. Sentiamolo: «*Solare, aperto, Ricardo era il classico tipo sempre allegro. Tranquillo, ironico, sapeva sdrammatizzare, in ogni momento. Insieme avremmo vinto di sicuro il campionato in cui eravamo in testa. Senonché mi capitò di tornare in F.1 con la Minardi correndo a Detroit e, visto che andai subito molto bene, mi concentrai lì, saltando anche una corsa in formula cadetta, causa una concomitanza. Vinsi a Pergusa e alla fine terminai quarto in campionato. Sai, lui era un genio, come tecnico ma anche una meraviglia d'uomo. Ogni volta che mi vedeva incavolato nero, mi prendeva da parte, seduti uno davanti all'altro, lui con una calcolatrice in mano. S'accendeva una sigaretta e sorrideva, poi attaccava con una domanda di rito, passandosi una mano nel ciuffo:* "Piero, quanti anni hai? Ventisette. Dunque, momento, ora calcolo la tua aspettativa di vita in base alla media e ti chiedo: quanti anni ancora pensi di campare? Quelli che hai vissuto sono passati in fretta e sappi che quelli che ti restano, anche se sembrano tanti, be', voleranno. Allora, pensi sia il caso di buttare via tempo prezioso, arrabbiandosi per niente? E ne vale così la pena d'incazzarsi nella vita?". *Ecco* - aggiunge Piero - *di solito quando si ricorda una persona, si cercano risposte. Io penso che leggendo quello che scriverai il più bel regalo che ha lasciato a noi tutti Ricardo Divila potrebbe essere rappresentato proprio da queste due domande*».

> ***Con Divila al muretto la Pescarolo è andata molto vicina a vincere la 24 Ore di Le Mans. Peccato per quella piccola avaria***

Linee stupende

Nella foto, Merzario nel Gp d'Italia 1975 a Monza, al volante della Copersucar progettata da Ricardo Divila

Nei misteri della Riviera

Il team brianzolo rappresenta una delle pagine più incuriosenti e ricche di punti oscuri nella intera storia della F.1 iridata. Atteso al debutto nel mondiale 1980 con Alberto Colombo, produce una monoposto che esiste solo in rarissime foto ma poi viene smembrata. E la squadra si sfalda, quasi colpita da un raggio alieno. Come, perché e da chi? Finalmente, dopo 40 anni, in un'indagine semipoliziesca e un po' noir, ecco tutte le risposte!

DI MARIO DONNINI

C'è un mistero insoluto nella storia della F.1 e riguarda proprio gli italiani. In particolare, il fantomatico team Riviera a capitali brianzoli che avrebbe dovuto debuttare nel mondiale 1980 con un'ottima dotazione di uomini e mezzi, oltre a un background tecnico ed economico decisamente valido. E un pilota prescelto, Alberto Colombo, il capellone di Varedo, idealmente molto vicino ad Autosprint, perché nel 1978 era stato lui a scendere in pista con la seconda Merzario nelle prequalifiche del Gp d'Italia a Monza, schierata grazie a una raccolta fondi tra i lettori del nostro settimanale, sponsor in F.1 tramite il marchio Telesprint. Ma c'è di più. Dietro la Riviera, in realtà, la leggenda dice gravitassero nomi importantissimi, addirittura testimonial di prim'ordine dello sport mondiale, e un tecnico di spessore quale l'ingegner Giorgio Valentini, docente del Politecnico di Milano, già consulente Autodelta e progettista F.1 della Merzario A3 del 1979 e più tardi, poco dopo, per il 1982, dell'Osella Fa1C.

Sparita subito tra tanti dubbi

Alberto Colombo con e senza casco, una rara immagine della Riviera F.1 170 e, per la prima volta, la cover dei faldoni contenenti il progetto della monoposto perduta

le coq sportif

> *Si tratta di una storia che sembra un sogno e proprio come un sogno svanisce sul più bello*

Programmi interessanti, quindi, per un bel progetto da cui scaturisce una monoposto vista in rarissime immagini, tanto attesa e poi improvvisamente... puff! Tutto svanisce, come colpito da un raggio distruttore alieno. Macchina smembrata, team disciolto, soci volatilizzati: nessuno ne parla più per decenni. Eppure, come premesse, poteva essere uno dei team italiani di secondo piano più promettenti, nell'epopea di quella F.1 ancora dal volto umano. Un'iniziativa bella, solida e ricca di passione e anche una storia quasi dimenticata, nascosta ma ancora oggi brulicante di interrogativi decisamente eccitanti e mai soddisfatti.
Tipo questi. Cosa accadde in quei giorni convulsi? Visto che i soldi c'erano, perché tutto scomparve all'improvviso? E perché la Riviera resta la F.1 meno vista e fotografata della storia moderna? Ancora: per quale motivo di essa non si sa neppure la sigla e il nome ufficiale? Altro: mosse mai almeno un metro, in un test segreto? Chi erano i misteriosi personaggi coinvolti? E la curiosità non ha limiti e va avanti.
Già. Che fine ha fatto l'unica scocca prodotta? Di più: qual era il poten-

Tutto è pronto per dare il via al programma F.1 ma all'ultimo momento c'è il contrordine

Colombo ci aveva provato

Alberto Colombo nel 1978 aveva tentato la qualifica con l'Ats in Belgio e Spagna. A sinistra, la Riviera F.1 170 in una foto in bianco e nero e, sotto, Colombo con Giacomelli. Nell'altra pagina, Ashe e Facchetti

ziale tecnico reale del progetto? Infine, qualcuno dice che la Riviera potrebbe risorgere ed essere restaurata: è vero? Mettetevi comodi e preparatevi a gustare le prossime pagine, perché troverete, una ad una, tutte le risposte e strada facendo vi cimenterete in qualche inatteso balzo sulla sedia, in quanto le sorprese non mancheranno.
Perché i protagonisti del caso Riviera, a parte l'ingegner Valentini, passato a miglior vita, sono tutti pronti a raccontare un insieme di fatti e retroscena di cui ciascuno di loro conosce una parte e nessuno il tutto, a delineare un immenso mosaico che sarà chiaro, leggibile e godibile nel suo complesso solo all'ultima parola di questa inchiesta, all'interno d'una vicenda a oggi ancora misteriosa.

IL DRAMMA SPORTIVO DI ALBERTO COLOMBO

Alberto Colombo, classe 1946, adesso si riposa, ma quarant'anni fa era un pilota di F.2 validissimo, esperto e meritevole di chance in F.1. Nel 1978 il brutto carattere di Schmidt all'ATS e i pochi mezzi di Merzario a Monza gli avevano lasciato addosso la voglia di dimostrare il suo valore e... ma no, sentiamo lui, che è pronto a rivelare tutta la verità e nient'altro che la verità: «*La Riviera per me è un sogno che diventa realtà. Nel 1980 ho 34 anni ed è la chance che aspetto da una vita. È una squadra solida, razionale e cucita attorno a me, come un abito su misura da gente appassionata, onesta e valida. Tutto nasce mettendo in moto nel*

1979 dei miei finanziatori brianzoli che mi stanno supportando in F.2 col team Sanremo Racing. Unendo le forze, c'è la possibilità di salire in F.1 e creare una squadra tutta italiana, piccola ma capace di ben difendersi».

Andiamo nel concreto. Il tuo sponsor buono in F.2 è Le Coq Sportif.

«Esatto. E dietro le Coq Sportif, marchio d'articoli sportivi di successo, c'è la società distributrice Riviera, il cui uomo pubblico di spicco è il capitano della grande Inter, Giacinto Facchetti, oltre ad altri nomi molto validi dell'imprenditoria lombarda. Si tratta di procedere per gradi - racconta il Capellone di Varedo -, *prima acquistando materiale preesistente per avere una base e, quindi, passando alla realizzazione di una F.1 nuova di pacca. Ed è proprio così che si procede, rilevando gran parte del materiale Kauhsen e quindi ordinando la costruzione di una scocca alla britannica Thompson, la stessa che aveva realizzato la monoscocca Ferrari nel 1973».*

Ci credi molto, vero?

«Posso e devo crederci, perché si va avanti rispettando tempi e scadenze. Senti, ti racconto una cosa entusiasmante, che non tutti sanno, perché quello era un mondo in cui le notizie si diffondevano meno che in questo. Morale della favola, il team Riviera di F.1 viene presentato con una cena da favola a Milano, in uno dei ristoranti più chic di San Babila. Accanto a me, a tavola, ho il grande Giacinto Facchetti, eccitatissimo dall'idea di debuttare in F.1 dopo aver fatto parte della grande Inter e dall'altra parte c'è il mitico tennista Arthur Ashe, icona Usa e impegnatissimo nella causa dei neri d'America, oltre che vice presidente del marketing internazionale di Le Coq Sportif, per l'occasione accompagnato dalla meravigliosa moglie, una donna d'una classe e di una bellezza paralizzanti. Lì capisco che ho svoltato: sono entrato in un giro e in un'iniziativa immensa, ben supportata e che non può fallire. Il giorno dopo i giornali ne parlano poco, ma io so che ho in mano tutte le carte giuste per vivere una grande avventura, in F.1, nel 1980».

Stai mettendo la fregola solo ad ascoltarti. Continua! E poi? E poi?!

«Tutto questo fino a che, a fine 1979 parto dell'Italia per disputare la Temporada argentina di F.2 . Ma quando torno trovo le cose improvvisamente cambiate, a proposito della Riviera».

Spiegati meglio, Alberto.

«Siamo a inizio 1980. La scocca è arrivata dall'Inghilterra, la monoposto è stata montata, ma pare che l'ingegner Valentini sia un po' deluso del risultato, perché la vettura pesa 20 chili più del dovuto. Lui lo dice agli investitori, che prendono non bene la cosa, si disorientano, ecco».

Al punto che, mentre hanno l'acqua alle caviglie, prendono freddo, tornano indietro e decidono di non fare il bagno nelle paludi per certi versi limacciose della F.1 iridata, giusto?

«Un momento, andiamo con ordine. Una sera mi invita nella sua meravigliosa villa Paolo Barzaghi, prestigioso industriale tessile di Giussano, che è il punto di riferimento e il capocordata dell'iniziativa. Io so che c'è qualche problemino, ma nulla di non risolvibile. Ceniamo insieme e poi lui mi conduce in una sala sontuosa, con in mezzo un biliardo dotato di un meraviglioso telo color nocciola. Cominciamo a giocare e lui parla, parla, mi spiega della F.1, fa dei ragionamenti prendendola alla larga e, infine, arriva al punto: la Riviera non correrà, si ritira. Addio. Mi cade la stecca».

Sì, ma, Alberto, in sintesi, perché?

«Gli investitori rimangono male, perché a mio avviso, quei venti chili di sovrappeso sono una mazzata nel morale della cordata, che comunque aveva già speso 600 milioni di lire veri. Così tutto viene smembrato e il tecnico Gianfranco Bielli viene incaricato di vendere a pezzi ciò che resta della Riviera di F.1».

Okay ma...

«Ma per me finisce lì. Ci resto male, sai. La mia carriera in F.1 finisce per sempre, un po' da incompiuto. Per me è un sogno infranto, ancora oggi. Dopo quarant'anni, solo parlarne mi dà una sensazione ambivalente, perché da una parte è bello riscoprire quei momenti d'esaltazione, dall'altra sento ancora l'amarezza per il finale così triste, improvviso e decisamente tronco, forse non spiegato né mai compreso a sufficienza. Secondo me quei venti chili si potevano togliere e tutto poteva essere rimesso sui binari, invece... Comunque senti, so che vuoi saperne di più e allora parla con il farmacista Cesare Guidi, che in questa storia è un uomo chiave e sa tante cose. Inoltre sappi che poco tempo fa a una sua festa di compleanno Barzaghi gli ha regalato i faldoni che contengono tutti i disegni della Riviera di F.1. È una storia tuttora oscura, in cui diverse persone devono dire ancora la loro. So solo che stavamo per provare su un circuito italiano a fine inverno, tipo Varano, Mugello o Misano, per poi portare la Riviera in Spagna e iniziare lo sviluppo, ma, sul più bello, è finito tutto. Per quanto mi riguarda, posso dire solo una parola: peccato».

CESARE GUIDI APRE LA CASSAFORTE!

Il farmacista Cesare Guidi, longa manus ad alto livello del team Riviera, per quanto sorpreso dall'argomento, si schiarisce la voce e racconta tutto, dall'inizio e sino alla fine della faccenda.

«Siamo a 1979 inoltrato e da amici imprenditori brianzoli ricevo il mandato di trattare con Willi Kauhsen, Costruttore di F.1 che ha appena smobilitato il team, per rilevarne gran parte del materiale. Mi passano il suo biglietto da visita, lo chiamo e lui mi dà appuntamento pochi giorni dopo, all'aeroporto di Colonia, dove mi verrà a prendere per andare al quartier generale della squadra, ad Aachen. Kauhsen arriva con un'Alpine 2500 mi sa salire e partiamo a freccia a 200 all'ora verso la factory. Concludiamo l'affare in pochi minuti. Per qualche decina di milioni di lire Kauhsen cede alla Riviera F.1 una macchina completa, un'altra scocca smontata, due motori usati, tre cambi, cinque serie di rapporti, freni Girling, gomme GoodYear e un camion pieno di roba. Ma, attenzione, la Riviera non è mica una Kahusen, no, no, per carità, la Riviera in realtà è una F.1 tutta nuova, disegnata da Valentini, con una scocca Thompson ex novo e le sospensioni realizzate da Preatoni, in provincia di Novara. Semmai della Kauhsen adotta solo parte della carrozzeria, come il musetto, di cui abbiamo comprato un set completo, ma sono particolari insignificanti. Inoltre i motori in tutto erano diventati quattro, perché ne avevamo acquistati altri due Dfv, nuovissimi».

Dottore, andiamo oltre, pensando alla sostanza...

«Guardi, l'iniziativa era seria e solida, glielo confermo. Il cuore era la Riviera, poi c'erano degli sponsor e dei supporter molto validi, nel giro più largo, ma di queste cose può rivelare tutto Paolo Barzaghi, che era il capocordata, il punto di riferimento e il catalizzatore della Riviera F.1; vedrà che col suo racconto potrà dire cose sorprendenti, a oggi mai svelate».

Guidi, è vero che lei ha i faldoni dei disegni originali, regalatigli da Barzaghi?

«È vero e le mostrerò diversi particolari, se vuole».

Lei è forse il solo al mondo a sapere come si chiamava ufficialmente la Riviera F.1, vero?

«Sì, il progetto era denominato Riviera F.1 170. Per il resto, provi a parlare con Paolo Barzaghi e non se ne pentirà».

BARZAGHI, IL SIGNORE DELLA RIVIERA

La chiave di volta è Paolo Barzaghi, imprenditore, classe 1945, vero catalizzatore e uomo partita della Riviera F.1, che a quarant'anni dall'alba e dal subitaneo tramonto di quella breve storia d'amore col Circus iridato, è pronto a rivelare tutto.

«La Società Riviera Spa è la distributrice di Le Coq Sportif in Italia. Quella dell'inizio Anni '80 è una stagione molto fortunata per il marchio, perché porterà anche alla fornitura ufficiale della nazionale di calcio, sfociata nella vittoria dei mondiali di Spagna 82. Insomma le cose vanno bene, la solidità c'è e si pensa a sfruttare il rapporto che si ha col pilota Colombo e la sua Sanremo Racing in F.2, per rivolgersi a un mondo di altre dimensioni e visioni, che è la F.1».

Signor Barzaghi dica tutto ma proprio tutto della Riviera intesa come squadra da Gran Premio.

«La Riviera F.1 è un team formato dai quattro soci della Riviera Spa, ossia il sottoscritto Paolo Barzaghi della Barzaghi Tessile, Enrico Bogani della Speedsprint, che fa imballaggi flessibili, Riccardo Miani del gruppo tessile Miani, il quale ha anche un negozio a Milano, in via Montenapoleone, e l'ex calciatore Giacinto Facchetti, già capitano della grande Inter».

E non finisce qui, perché poi ci sono sostenitori brianzoli del giro largo, di cui conosco nome e ragione sociale.

«Li citi pure uno a uno, sono supporter che fanno parte del giro di Colombo. E premetto che il team di F.1 ha sede legale a Milano, mentre la sede della factory è quella di Varedo, della Sanremo Racing di Alberto».

E allora le dico che secondo Cesare Guidi gli altri sostenitori brianzoli sono il mobilificio T70 di Turati da Giussano, la Confalonieri Maniglie e la Proserpio Mobili. Sulla carozzeria il title sponsor è Le Coq Sportif ma è già pronto ad affiancarsi in qualità di partner l'Amaro 18 Isolabella.

«Bene. C'è altro che vuole sapere da me?».

Sì. Per esempio, tutto. Tutto quello che ancora nessuno sa, neppure il pilota designato Alberto Colombo.

«Guardi, c'è un momento ben preciso in cui tutta la storia della Riviera praticamente termina ed ha un luogo e una data che quasi nessuno conosce. Siamo all'inizio della stagione 1980 all'Hotel Principe di Savoia a Milano, io, i miei soci e Bernie Ecclestone, l'uomo forte della F.1. In poche parole il team Riviera incontra Bernie e lui esamina i disegni della macchina, soppesa la nostra base economica e si mostra interessato, tanto che ci fa addirittura i complimenti. Però in più ci chiede di sottoscrivere un accordo di garanzia nel quale ci dovremmo impegnare a prendere parte a tutto il mondiale con determinati impegni sul versante tecnico e della continuità, dichiarando che siamo pronti a un impiego agonistico su base triennale, più altri punti tutt'altro che lievi. Il vero motivo della rinuncia è quello. Un lacciuolo mica di poco conto e una serie di condizioni assai esose».

In altre parole?

«In altre parole la Riviera F.1 è un esempio concreto dello spirito d'iniziativa tipicamente italiano, così creativo e capace da far nascere una squadra e grazie all'ingegner Valentini anche una macchina tutta nuova e dieci faldoni di disegni in poco tempo, ma anche in grado di prendere atto che lo sforzo richiesto sarebbe superiore a ciò che si pensava e così subentra il momento della sintesi razionale. E il buon senso ci porta a dire fermiamoci, prima che le conseguenze diventino dannose. Così paghiamo tutti e tutto fino all'ultima lira, ci mostriamo seri, ma blocchiamo il programma. Stop».

Colombo dice che c'erano 600 milioni di lire in ballo, come base economica del team.

«È una stima molto ottimistica. In realtà fu speso di fatto il doppio e correre nel mondiale di F.1 1980 a un livello buono avrebbe richiesto una cifra vicina ai 10 miliardi di lire. In pochissimo tempo i costi della F.1 si erano nettamente impennati e, me lo lasci dire, non era proprio il caso. Il caso Riviera mostra come la F.1 non era più quella di prima, come abbordabilità».

Colombo dice che quei 20 chili in più della monoposto appena finita mandarono tutto a monte.

«Alberto ha la sua idea. Io conservo la mia, da una prospettiva privilegiata, che poteva vedere e considerare più cose. E dico che i 20 chili si potevano curare e la monoposto evolvere. Non fu certo quello il

guaio. Il problema vero è che poi per fare funzionare bene il tutto bisognava imbarcarsi in un programma che prevedeva esborsi divenuti faraonici».

La Riviera F.1 ha mai percorso un giro, un metro o dieci centimetri?

«No. Neanche un centimetro. Avrebbe girato solo a seguito di un nostro accordo con Ecclestone, che non fu mai formalizzato».

Almeno è stata mai accesa, la F.1 170?

«Sì. Il motore fu acceso, ed era un gran bel sentire».

Anche se l'unica monoposto prodotta è stata smembrata, esiste ancora la scocca. Nel corso di una recente festa tra amici suoi, è anche emersa l'idea di un restauro, per far rinascere la Riviera...

«No, non sono d'accordo. La Riviera è un esempio di creatività italica, di spirito d'iniziativa, ma anche di senso di responsabilità, di sintesi e verifica razionale che conduce allo stop preventivo. Di questa storia è bella la parte propositiva, quella tardo-nostalgica non servirebbe a nulla. Sinceramente io la Riviera F.1 170 non la restaurerei. È stata smembrata e posta in vendita dal tecnico Gianfranco Bielli e così deve restare. Un bel ricordo, di quando eravamo giovani».

CANTÙ E BIELLI, I DUE TESTIMONI

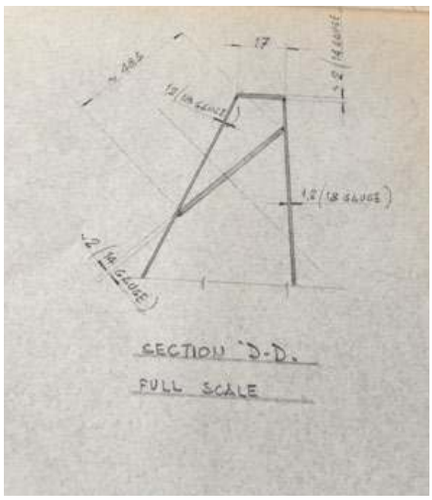
Patrizio Cantù, patron del team Crypton in F.3000, è testimone d'eccezione di tutta la storia della Riviera e ne parla volentieri: *«E' una vicenda brianzola al 100% e ricca di fascino. Conosco dei simpatici e folli nerd che amano pazzamente la Riviera F.1. Ne esiste anche un modellino in scala. E la scocca originale è in Brianza e la leggenda dice che è diventata una specie di pollaio, con tanto di galline ospitate... Pensa che tempo fa durante una festa, di fronte a un bicchierino di prosecco in più, era pure partita l'idea di lanciarsi in uno spettacolare restauro conservativo. Chissà...».*

Sì, va bene, ma non c'è proprio nessuno dei testimoni dell'epoca che possa dare un giudizio tecnico attendibile, sulla Riviera F.1 170?

«Certo che c'è - risponde Cantù -, *chiedi al tecnico Gianfranco Bielli: lui conosce meglio di ogni altro dal punto di vista strutturale il materiale e la monoposto Riviera, tanto che il suo giudizio è il più autorevole, diretto e preciso possibile».*

Gianfranco Bielli, classe 1943, vive in Brianza, a Monza, e dice la sua volentieri sulla Riviera F.1 170, chiudendo il cerchio: *«Io ho avuto alla fine il compito di mettere in vendita tutto, esaminando le dotazioni e vendendo i motori all'Osella, che provando li ha fatti fuori in un paio di giornate. Quanto alla Riviera come macchina, vi garantisco che non era male. Era un buon progetto, avendo per base una scocca Thompson su cui si innestava il lavoro dell'ingegner Valentino coadiuvato al tavolo da disegno dal suo aiutante Savoldelli. Secondo il mio punto di vista tecnico, poteva tranquillamente esordire nel mondiale di F.1 1980 sui livelli della Osella, altra deb di quella stagione. Ma la cosa è andata diversamente e della Riviera ora esistono solo rare immagini, vista la sua vita brevissima, e un ricordo un po' nostalgico».*

Ciò che resta di un progetto affascinante, coraggioso e che ancora oggi desta interesse, curiosità e un pizzico d'affetto per ciò che avrebbe potuto essere e mai fu.

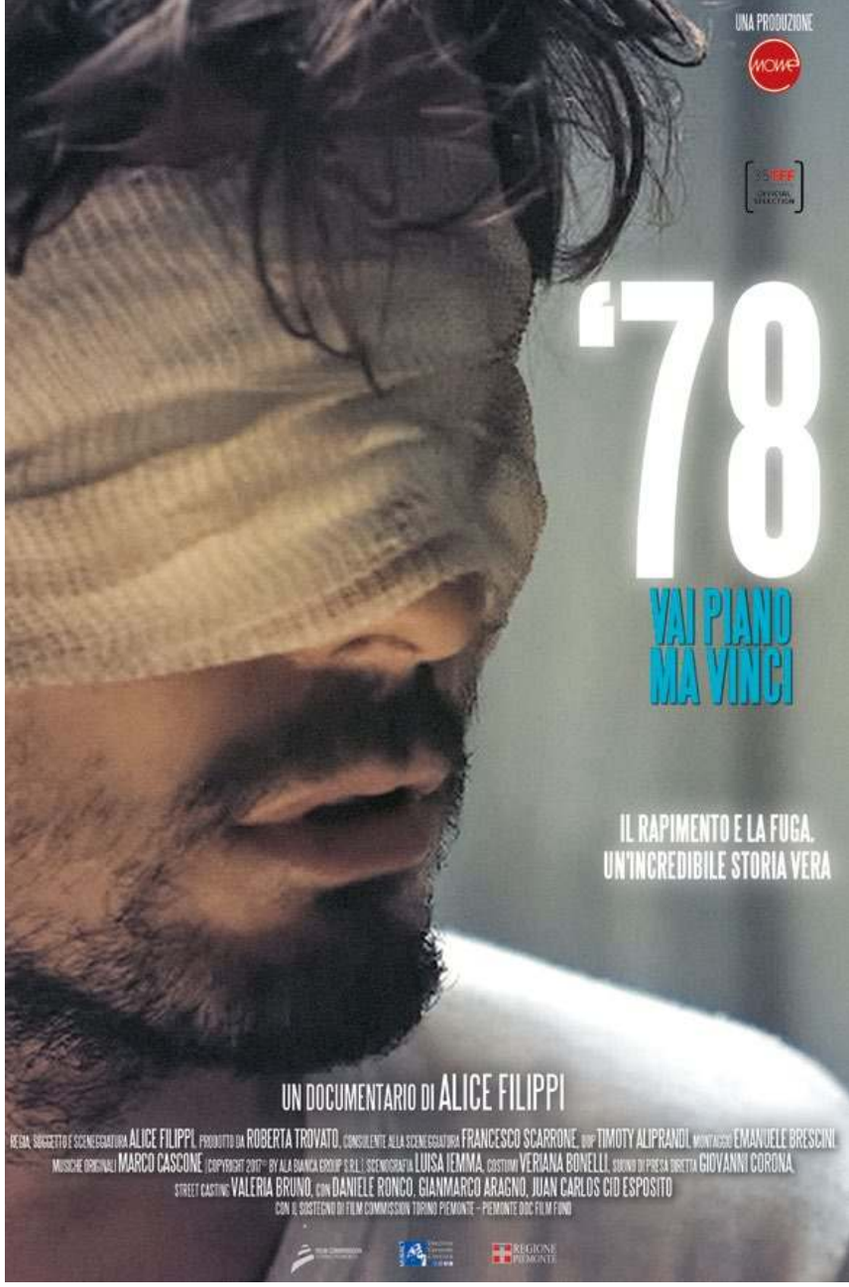


Restano solo le sudate carte

A lato e sopra, due disegni del progetto Riviera F.1 170. Sopra, due immagini del modellino ad essa dedicato e, in alto, il pilota Alberto Colombo col collega Bruno Giacomelli

Il rallista **rapito**

Nel 1978 di ritorno dalle ricognizioni di un rally, Pierfelice Filippi fu sequestrato da esponenti della 'Ndrangheta. Dopo 76 giorni scappò ritrovando la libertà. Su quella storia sua figlia Alice ha fatto un docu-film che ha debuttato al Torino Film Festival



DI ANDREA CORDOVANI

Aveva appena terminato le ricognizioni del Rally Ruota d'Oro, quella notte di tanti anni fa. Dopo aver riaccompagnato il suo navigatore, una volta sotto casa, parcheggiata la Opel Kadett GTE con immancabile batteria di fari supplementari, mentre armeggiava con le chiavi davanti al portone, tre uomini col volto coperto gli si pararono difronte. Capì subito: gente senza scrupoli. Non erano degli appassionati di corse, che in quegli anni si moltiplicavano come funghi, quei tre brutti ceffi dai modi rudi e che parlavano con forte accento calabrese. Quelli avevano le pistole. Non scherzavano. Lo caricarono nel bagagliaio di un'Alfa 1750 e sgommando scapparono via.
Era la notte del 28 giugno 1978, un mese e mezzo dopo il rapimento e l'uccisione di Aldo Moro: a Mondovì, popoloso borgo del Cuneese che sembrava lontanissimo da quell'Italia da cronaca nera che tempestava di morte e sequestri ogni edizione del Telegiornale. *«Avevo 23 anni e fui rapito a scopo d'estorsione. Pensai devo farcela da solo»*, racconta oggi Pierfelice Filippi dopo che da tutta questa storia, sua figlia Alice ne ha fatto un docu-film "78 - Vai piano ma vinci" che ha debuttato al Torino Film Festival. Il film è prodotto dalla Mowe di Roberta Trovato ed è stato realizzato col sostegno del Mibact e di

> *Avevo solo 23 anni e fui rapito a scopo di estorsione. A quel punto pensai: devo farcela da solo*

SFUGGE AI CARCERIERI IL RAPITO DI MONDOVI'

Era stato sequestrato il 28 giugno sotto casa - Il messaggio del padre e della madre pubblicato dalla « Gazzetta » - Chiuso in una mansarda, di notte si libera della catena mentre il custode dorme, scappa per le campagne e avverte i carabinieri - La casa circondata: preso un bandito Si stanno cercando i complici della « gang »: hanno ormai le ore contate, forse sono residenti a Torino - « Non abbiamo pagato il riscatto »

lotta all'evasione, segreteria per definire la riunione definitiva

Tra cronaca nera e ps

Sopra Pierfelice Filippi con la figlia Alice, l'autrice del docu-film. In alto ecco il cuneese con la Stratos a Monza nel 1979

Film Commission Torino Piemonte. "Vai piano ma vinci" ripeteva sempre la madre prima di ogni gara; e mai come in quei giorni quella raccomandazione gli diede la forza di non arrendersi. Diplomata alla New York Film Academy in regia, Alice Filippi, 35 anni, ha collaborato con Verdone, Martone e Veronesi ed è stata aiuto regista di Clint Eastwood e Ron Howard. Alice è la sorella di Luca Filippi che, nei giorni d'uscita del film, aveva appena debuttato in Formula E ad Hong Kong con la Nio. *«Queste per me sono giornate campali. Da una parte ci sono le varie presentazioni del film girato da mia figlia Alice e dall'altra c'è mio figlio che ha debuttato in Formula E. Sono orgoglioso di loro»*, spiega orgoglioso il papà.

È una storia che mette paura ma con un lieto fine quella che vide protagonista Pierfelice e che dopo 76 giorni di prigionia si concluse con una fuga rocambolesca e poi manette e pure spari. Nel Cuneese fu il primo rapimento compiuto dalla 'ndrangheta che in quegli anni iniziava ad avere ramificazioni anche tra Piemonte e Liguria. "Vai piano ma vinci", è una straordinaria ricostruzione di una vicenda incredibile dentro alla vita di un ragazzo cresciuto a pane e rally in una zona all'epoca di grande fermento corsaiolo e già segnato dalla morte del fratello Giancarlo, anche lui rallista (*«era davvero veloce»*, ricorda Pierfelice) a sua volta contagiato dalla passione per i motori del papà Giors. *«Ho iniziato a correre nel 1975 con la stessa Fulvia che usava Giancarlo. Poi arrivò il 1976, un anno terribile per la nostra famiglia: mio fratello, il mio mentore, morì in un incidente stradale: pioveva e uscì di strada... Dopo quella tragedia non me la sentii più di fare delle gare. Ma la passione mi bruciava dentro: io ed i miei amici vivevamo per i rally. Tornai a correre proprio in quel 1978. In garage c'era la Stratos che mio papà aveva comprato per Giancarlo. Disputai qualche rally ma in sordina. La scomparsa di mio fratello era un pensiero che mi teneva a freno, poi arrivò quella notte... Avevo appena riaccompagnato a casa il mio navigatore Giampaolo Demela. Avevamo provato a lungo le speciali del Ruota d'Oro. Volevamo fare una bella figura visto che correvamo in casa. Esattamente dieci giorni prima avevamo disputato il Valli Pinerolesi (vinto da Tony sulla 131 Abarth) con la Stratos chiudendo nelle retrovie. Accusammo problemi al motore. Al Ruota d'Oro che scattava da Savigliano in linea diretta una trentina di km da Mondovì volevamo fare una gran gara».* Invece si ritrovò in mano ai rapitori. Ma non perse mai la calma. *«Sapevo benissimo dove mi stavano portando quella notte, quelle strade che stavamo facendo le avevo percorse tante volte correndo nei rally.*

Iniziai a pensare alle note: 50, Tornante destro, sinistra 5. Poi arrivammo alla fine dell'autostrada Torino-Savona. Ero certo di essere a Savona...», sottolinea Pierfelice. *«Nel documentario quelle note che si sentono all'inizio sono con la voce vera dello zio Giancarlo: è lui che ha insegnato tanto a mio padre. Facevano i turni per usare il muletto per fare le prove...»* svela Alice.

Lo chiusero in una baracca, incatenato e con le bende agli occhi. *«Faceva davvero un caldo terribile: si stava veramente male. Un giorno mi dissero di scrivere una lettera ai miei genitori: scrissi che non stavo bene e che dovevano pagare il riscatto. Nella lettera scrissi delle frasi le cui iniziali se lette in verticale formavano la frase in inglese "I AM NEAR SV". Però poi mi trasferirono dalla baracca e persi tutte le speranze riposte in quel messaggio. Ricominciai da capo».*

QUELLE TERRIBILI TELEFONATE ORIGINALI

Nel documentario sono state utilizzate le registrazioni originali fra i rapitori e il papà di Pierfelice. La prima arriva dopo dieci giorni. Richiesta: tre miliardi. *«E dove li vado a prendere?»*, si dispera Filippi senior. Il telefono torna a squillare nella casa di via Torino a Mondovì, 30 giorni dopo. *«Posso arrivare al massimo a 300 milioni di lire»*, cerca di spiegare papà Giors ai rapitori, mentre la Procura ha già bloccato i beni della famiglia. *«Vogliamo un miliardo e mezzo, ma possiamo chiudere a 1 miliardo e 200 milioni»*. 40 giorni dopo il sequestro i rapitori si fanno di nuovo vivi. *«Lei vuole dei soldi che io non ho»*, dice Giors. *«Va bene allora ne facciamo arrivare un pezzo alla volta»*, replica sprezzante il sequestratore. *«Se farà saltare anche un solo capello a mio figlio lei non avrà più un soldo»*, replica Filippi senior. *«Se lei non procura i soldi, lo ammazzo subito, me ne sbatto i coglioni!»*, ringhia gelido il rapitore dall'altro capo del filo. *«Io i soldi non li ho. Vuole ammazzarlo? Lo ammazzi. E poi quei quattro soldi che ho li adopero per correre dietro di lei; lei ammazzi mio figlio e saprà che anche Filippi si è ammazzato»*, implora Giors. Uno dei rapitori si fa sentire per l'ultima volta 60 giorni dopo quel 28 giugno: *«Io adesso vado in ferie. Quando ha trovato un miliardo metta un annuncio sul giornale!»*. Clic, fine della comunicazione.

AUTOSPRINT LETTO DURANTE IL RAPIMENTO

Dopo il trasferimento dalla baracca, Pierfelice fu tenuto prigioniero dentro a una mansarda di una casa abbandonata con una catena di ferro a fermargli la caviglia destra. *«Non potevo leggere i quotidiani e così mi chiesero: "che riviste vuoi? Dissi "Autosprint, la bibbia del motorsport". Si ho letto il vostro settimanale da corsa in quei 76 giorni da rapito»*, rivela Filippi con il nostro settimanale che s'intravede nelle immagini del docufilm. *«Quella è una copia di As del 1977»*, dice Alice.

DEVO FARCELA DA SOLO

Spiega Pierfelice: *«Dal primo momento pensai: devo farcela da solo. Mi resi conto che si doveva tentare. Ma c'erano tre ostacoli: la catena, una porta chiusa e una botola che rimaneva sempre chiusa. Per scappare bisognava che questi tre elementi fossero annullati contemporaneamente. Il primo passo fu quello di tenere la porta aperta a causa del forte caldo. Poi cercai di capire le abitudini del rapitore che mi aveva in custodia e col quale giocavo a carte cucinandomi pure la pasta alla Carbonara. Scoprii che aveva il sonno pesantissimo dalla mezzanotte fino alle due. Poi dovetti risolvere il problema catena. Trovai la scusa di dovermi cambiare le mutande e il mio sequestratore dovette aprire il lucchetto. Approfittai di un attimo di distrazione sua e spostai il lucchetto dalla maglia dove l'aveva lasciato infilato alla maglia successiva in modo tale che quando lui la rinchiuse c'era una maglia più larga di prima. Non se ne accorse. La sera stessa provai a sfilarla, non era facile ma anche aiutandomi con del sapone riuscii a toglierla. Riprovai e riprovai anche nei giorni successivi. Ma rimaneva il problema della botola. Il 12 settembre (una data particolare perché era mancato mio fratello due anni prima) il vivandiere venne a consegnare il cibo e mi accorsi che lasciò la botola aperta a causa del caldo pazzesco. Era la mia opportunità. Mi preparai a scappare nella notte. Avevo adrenalina a mille. A mezzanotte sfilai la catena, presi i pantaloni e li misi intorno al collo, avevo un gettone lo presi e lo misi nelle mutande nel caso avessi trovato una ca-*

> *Non potevo leggere i quotidiani e così mi chiesero che rivista volessi? Dissi Autosprint la bibbia del motorsport*

Un racconto da paura

A sinistra Alice e Luca, figli di Pierfelice, durante le riprese del film. Al centro il rallista di Mondovì e in alto una scena tratta dal docu-film

LA STAMPA

CUNEO E PROVINCIA

Anno 112 - Numero 213 - Giovedì 14 Settembre 1978

Pierfelice Filippi racconta i 76 giorni di prigione e la fuga dalla sua cella

Così ho beffato i miei rapitori

Il giovane, che avrebbe dovuto sposarsi il 23 luglio scorso, forse porterà all'altare la fidanzata Liliana Occelli il 1° ottobre

LA STAMPA

CUNEO E PROVINCIA

Anno 112 - Numero 212 - Mercoledì 13 Settembre 1978

Lo studente di Mondovì ha riabbracciato ieri i genitori e la fidanzata

Filippi è a casa dopo 76 giorni

bina. Attraversai piano piano la porta, arrivai alla botola che dava sulla scala. Li vicino il sequestratore dormiva, la sua pistola era sul comodino. Non la presi. Scelsi la scala. Dovevo fare piano. Per scendere dieci gradini impiegai un quarto d'ora. Con me in quel momento c'era mio fratello Giancarlo che mi aiutò a compiere la fuga e il piano perfetto». Esce dalla casa salta un cancello e si mette a correre Pierfelice. *«Nel film quando corro nella scena finale è racchiuso il senso di tutta la storia. All'inizio il titolo del film sarebbe dovuto essere un altro: "C'è chi entra e c'è chi esce". Fu la frase che dissi al mio sequestratore dopo che aiutai i Carabinieri a catturarlo la notte stessa della mia fuga. Dissi ai militari come circondare la casa, li portai all'interno. Ci fu anche una sparatoria»...*

IL RITORNO ALLA VITA E AI RALLY

Ritrovò la libertà il 12 settembre 1978. *«Mi portarono Autosprint ma saltò qualche numero e non riuscì a sapere chi aveva vinto al Ruota d'Oro»*, ricorda. Fu una delle prime cose che chiese una volta tornato nella sua casa di Mondovì in via Torino, dove la sua futura moglie Liliana (che avrebbe dovuto sposare il 23 luglio) l'aveva aspettato dormendo sempre nel suo letto mentre la madre sgranava il rosario. Seppe che avevano vinto Cola e Radaelli con la Stratos futuri campioni nazionali

Una storia a lieto fine
Ancora un'immagine da corsa di Filippi che dopo il suo sequestro ha corso nei rally nazionali ottenendo ottimi risultati e diverse vittorie. La sua è stata una storia a lieto fine

in quel 1978 nel Trn. Tornò a correre dopo pochi mesi. *«Dal mio sequestro ho imparato una grande lezione e ne sono uscito con una grande determinazione, carico, sicuro di me stesso* – riflette Pierfelice – *Dopo la mia fuga dai sequestratori tornai a correre nel 1979. Sempre con la Stratos. Dapprima la feci preparare da Bosato e poi da Gobbi. A fine 1980 io e Demela prendemmo la decisione: fare un'intera stagione di Campionato Rally Nazionali seriamente. Così andai al team Brunik gestito all'epoca da Giorgio Leonetti. Io ero carico come una molla. Dopo quel rapimento in me è cresciuta una grande determinazione. A Leonetti che conoscevo appena dissi: "Siamo venuti qui perché vorremmo vincere il campionato". Lui mi guardò e disse: "Al massimo per partecipare...". "No vincere!" fu la mia replica. In quel 1981 vinsi le prime 6 gare della stagione e a quel punto iniziò a guardarmi in modo strano. Vuoi che ti racconti il mio segreto in quella stagione? La strategia era sempre la solita. Vincere la prima prova speciale (dopo averla provata e imparata a memoria) e creare subito il gap visto che solitamente tutti partivano abbastanza tranquilli io ne approfittavo».* Dopo aver ritrovato la libertà Pierfelice Filippi tornò a correre e tre anni più tardi a bordo di una Lancia Stratos andò a conquistare il Campionato Rally Nazionali che quell'anno assegnava il titolo dopo la disputa di ben tre finali. Era il 1981. Raccontava in quei giorni a Sergio Remondino su Autosprint: *«Diciamo che mi reputo un pilota più intelligente che veloce. Con ciò non voglio affermare di essere un fermo, mi pare piuttosto di aver dimostrato il contrario, ma vorrei porre l'accento sul fatto che quando corro difficilmente perdo il controllo della situazione e riesco perciò a valutare ogni singola corsa con calma e decisione».* Un modo di approcciarsi alle corse e alla vita quello di Pierfelice. Già, vai piano ma vinci!

> ***Dal mio sequestro ho imparato una grande lezione e ne sono uscito con grande determinazione, carico e sicuro di me***

LA TRAMA DEL FILM

1978. Pierfelice Filippi aveva 23 anni, fu rapito dalla 'ndrangheta. Dopo 76 giorni di prigionia riuscì a liberarsi, a fuggire, e far arrestare i suoi rapitori. Attraverso il racconto diretto del protagonista, della famiglia e degli investigatori, ricostruiamo la prigionia e la pianificazione della fuga di Pierfelice. In parallelo, grazie alle registrazioni originali delle telefonate coi rapitori, rivivremo la battaglia di un padre nel tentativo di restituire la libertà al figlio, con mezzi leciti e... non solo. Pierfelice sa che sta per affrontare la sfida più importante della sua vita ma è una gara che dovrà correre andando più piano possibile, mantenendo lucidità e freddezza. "Vai piano ma vinci" ripeteva sempre la madre prima di ogni gara, mai come in quei giorni quella raccomandazione gli diede la forza di non arrendersi. Pierfelice era un pilota automobilistico di rally. Appena rapito si finge svenuto, viene caricato nel portabagagli e riesce a mettere a fuoco il percorso dell'auto, capisce di essere vicino Savona e appena ne ha la possibilità cerca di comunicarlo alla famiglia. "I am near sv" sono le prime lettere con cui inizia ogni frase scritta nel biglietto che i rapitori lo costringono a scrivere per convincerli a pagare il riscatto, ma il messaggio criptato in verticale non verrà colto né dalla famiglia né dagli investigatori. Trascorrono i giorni, Pierfelice è guardato a vista, perde la cognizione del tempo e dello spazio ma non la lucidità per incastrare uno ad uno i pezzi del puzzle che lo condurranno verso la libertà. La famiglia Filippi aveva già vissuto il dramma della perdita di un figlio, Giancarlo, fratello maggiore di Pierfelice. Sono trascorsi 24 mesi. Pierfelice non lo sa, ma il giorno dell'anniversario di quel drammatico incidente è lo stesso in cui riuscirà a mettere fine alla sua prigionia. Questa, è la storia della sua fuga.

It's my life firmato Jack O'Malley

Sono passati trenta anni esatti dalla incredibile ma vera avventura di Bruno Giacomelli in F.1 con la monoposto di Ernesto Vita, dotata dell'inedito motore W12. Godetevi qui il bravo pilota bresciano in una confessione fiume su quella sfida impossibile che conobbe anche aspetti nobili e toccanti, finalmente svelati

DI MARIO DONNINI

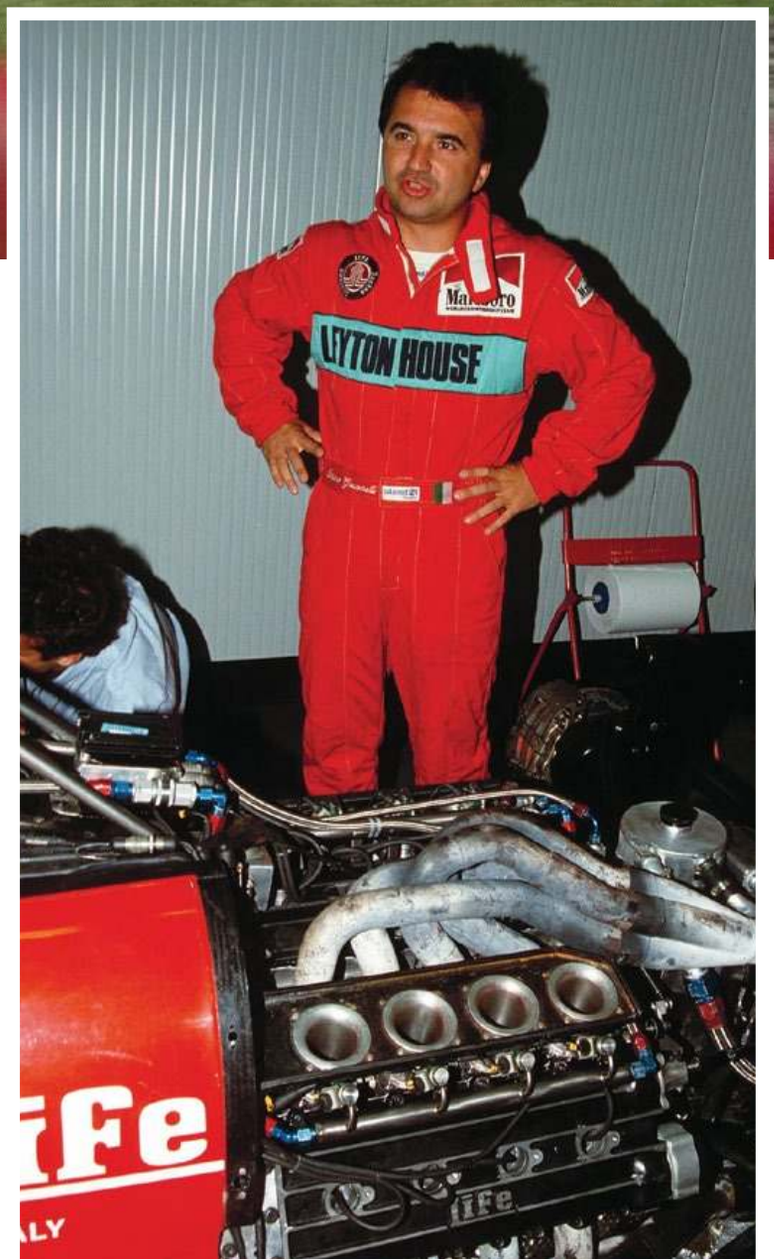
Che poi la leggenda della Life tutti la conoscono, ma una chiacchierata come si deve con l'immenso Bruno Giacomelli sull'argomento, senza limiti di spazio e tempo, mica ce l'ha fatta mai nessuno. Niente, sembrerebbe un caso chiuso o un cold case, da liquidare solo con un sorriso divertito e un guizzo di nostalgia.

E invece no. A trent'anni esatti da quella mini-epopea, di cose da chiarire sulla F.1 di Ernesto Vita e sul suo fantomatico motore W12 datato 1990 ce ne sono eccome, perché non basta dire che è negli annali come la F.1 più lenta, strana e problematica dei Gran Premi moderni. E pure di quelli prima, molto prima, perché con una velocità massima di 245 km/h avrebbe fatto fatica a vincere anche negli Anni '20, ma il fascino della Life F190 è proprio quello d'essere esagerata, complessa, oscura nel bene e nel male, oltre che, in fondo, ancora oggi, per certi aspetti, tutta da scoprire e gustare.

Bruno, la prima e fondamentale domanda non può che essere: ma chi te lo ha fatto fare?

«Guarda, mi dai la possibilità di chiarire una volta per tutte qualche concetto, perché io l'avventura con la Life, a 1990 inoltrato, la vivo con le idee ben chiare e senza false illusioni. Quando Ernesto Vita mi chiama e m'offre questa possibilità, quindi subito dopo la fine del rapporto del team con Gary Brabham che aveva tentato di prequalificare la monoposto a Phoenix e in Brasile, so bene che i miracoli può farli solo quello lassù che sta nell'alto dei cieli. Io no. Io mi muovo per altre motivazioni e ragionamenti. Anzitutto mi affascina il coinvolgimento dall'ex tecnico della Ferrari Franco Rocchi e dal punto di vista tecnologico trovo molto interessante la sua soluzione W12, quindi per me è un'occasione di sperimentazione e conoscenza in più, all'interno di una carriera nella quale, a 38 anni, ho ben poco da dimostrare. Anche perché ormai il mio meglio già l'ho dato, stradominando la F.2, correndo a tratti per la McLaren e quindi partendo da zero con l'Alfa Romeo, fino a portarla quasi alla vittoria al Glen 1980 e sul podio a Las Vegas 1981. Giunto a questo punto, posso anche fare delle scelte solo perché mi sembrano molto interessanti e non necessariamente di altissimo profilo».

Creatività e coraggio
Sopra, Giacomelli in azione con la Life nel 1990 e, a destra, ai box vicino all'inedito motore W12. In alto, il patron Ernesto Vita in una foto di quel periodo



Bruno, la tua ultima stagione attiva nei Gp è il 1983 con la Toleman e da lì nel 1988 riprovi la March 881 a Vallelunga e l'anno dopo diventi tester ufficiale della Leyton House. È una parte oscura della tua carriera in F.1 e rappresenta anche il presupposto della chiamata di Ernesto Vita, quindi puoi spiegare meglio tutto ciò?

«Come noto, sono da sempre grande amico di Robin Herd, mitico patron della March, che di me ha sempre avuto un'ottima idea come pilota. E quindi accolgo con piacere il suo invito di provare la March F.1 del 1988 sul tracciato romano, tanto che in questo test premio mi diverto e vado anche bene. Da lì nasce l'idea di affidarmi il programma di sviluppo delle sospensioni attive tra il 1989 e l'inizio del 1990 per il team, che nel frattempo è diventato Leyton House, dove è direttore tecnico Adrian Newey. C'è tanto da lavorare, anche su piste come Estoril e Silverstone, ma la maggior parte dei test li portiamo avanti sul piccolo tracciato gallese di Pembrey. Lavoro nel test team con il tecnico Nick Wirth, che poi diventerà artefice della Simtek, e Max Nightingale. I risultati sono buoni, perché alla fine la Leyton con le attive diventa leggermente più prestazionale di quella tradizionale e tu sai che in F.1 l'avverbio "leggermente" sta a significare che il gioco vale la candela».

Sinceramente, Bruno: hai sempre avuto la nomea del bravissimo tester, ma a te di fare il collaudatore piace?

«Ecco, è proprio questo il punto. Io, in verità, sono e mi sento al cento per

Un gruppo ben amalgamato

Sopra, i ragazzi del team Life attorno al loro pilota Bruno Giacomelli. Sulla sinistra, si riconosce il collaudatore Franco Scapini. In alto, la monoposto in azione e Bruno in pit-lane

cento un racer, un corridore. Sai, ho molto rispetto per tecnica, sviluppo e sensibilità di guida, ma alla fin fine a me gusta correre. In quel periodo potrei addirittura fare il tester per la McLaren, ma alla resa dei conti preferisco di no. Be', è come se t'offrissero d'uscire con una gran bella ragazza, ma c'è da stare in tre e a te tocca di reggere il moccolo. Eh, no, ma dai, anche no... Inquadrato il concetto, quando Ernesto Vita mi chiama per correre con la Life in F.1, chiedo il permesso ad Akira Akagi, boss giapponese della Leyton House, che mi autorizza senza problemi e io per gratitudine sulla nuova tuta rossa tengo in evidenza il marchio nipponico, color verde mare. E si parte, col primo test a Misano».

L'inizio in Life quali sensazioni ti dà?

«Ci metto un attimo a capire che manca la cavalleria. La spinta è quella che è, ma non è solo questo. Ci sono guai al leveraggio del cambio, ci sarebbe da fare tantissimo lavoro, ma al box siamo quattro gatti, al lavoro c'è solo un gruppetto di giovani molto simpatici, volenterosi e anche bravi, ma la F.1 è un'altra cosa».

Quindi sei cosciente da subito che è una partita persa in partenza, ma non molli. Continui. Ecco, perché?

«Perché in F.1 quello è un buon momento per continuare. Le cose possono pian piano migliorare e conta anche che Ernesto Vita sta simpatico a Bernie Ecclestone, gli piace. Magari tenendo duro le cose potrebbero solo migliorare».

Arrivi al tuo primo tentativo iridato a Imola ed ecco leggenda: un'antica storia narra che il tuo tempo sul giro con la Life sul tracciato del Santerno fu migliorato la settimana dopo nel corso

di una competizione podistica, ma neanche da un kenyota, no, da uno di Borgo Tossignano...

«Ci può anche stare e magari è pure vero, però, attenzione, se tornate un attimo in pit-lane il venerdì mattina, giorno di prequalifiche, scoprite un'altra realtà piuttosto interessante. Ci sono F.1 che fanno peggio di noi. Cavolo, almeno la Life si muove, parte. Siamo sempre riusciti a prendere la pista avviandoci coi nostri mezzi. Altri, non faccio i nomi, il 90% delle volte manco accendono il motore. Quindi, credimi, ho visto di peggio della Life, che ha il merito d'aver portato avanti una sperimentazione tecnica coraggiosa e mai vista prima. Poi, certo, andava come andava, questo sì...».

> ***In realtà di fondi per portare avanti lo sviluppo di macchina e motore non ce ne sono mai stati***

Sì, va be', ma nel dettaglio, come andava?

«Tanto per cominciare, il grande Rocchi si defila subito. Di fatto io manco lo vedo mai. E guarda che l'impresa Life l'avevo seguita con simpatia fin dagli albori, perché per esempio il primo direttore sportivo del team, ossia Giampiero Lauro, ero stato io a consigliarlo a Vita. Per il resto il problema è semplice: la macchina ha guai, sempre e comunque. Molto raramente riesce a inanellare più di un giro senza avere problemi e questo accade in pratica solo nelle prequalifiche di Montecarlo, quando riesco addirittura a percorrere una decina di tornate in cui tutto va bene».

Consideri Monaco 1990 l'apogeo Life?

«Ah, senz'altro. È vero che prendo 14 secondi al giro da Eric Bernand, che è il migliore dei prequalificati con la Larrousse, ma considera che in pista devo remare con una monoposto che pur filando piuttosto regolare ha i suoi bei trabocchetti. Per esempio, in scalata al Mirabeau le marce non entrano, così ogni volta mi prendo una gran paura... Dai, è una scommessa, un'impresa nell'impresa e, tutto considerato, c'è solo da restar contenti della caparbietà e della seriatà mostrate nell'andare avanti. Addirittura proprio nel weekend di Montecarlo c'è da fare riparazioni e porto i pezzi da un mio amico tornitore per aggiustare l'aggiustabile... Cose così... Comunque a Monaco andiamo decentemente, anche perché il motore non è per niente sollecitato, sul quel toboga».

E il Circus come si comporta con voi? Qual è il feedback della F.1?

«Be', fantastico, nel senso che a turno vengono tutti a vedere la nostra creatura... c'è la processione al nostro box! A un certo punto arriva pure Ayrton Senna, che, pensoso, si mette a osservare il motore W12 molto attentamente, poi saluta educato e se ne va».

Bruno, c'è qualcosa che si può dire di positivo sul motore W12?

«Certo che sì. Anzitutto, dal punto di vista della realizzazione, è molto, molto raffinato. L'unità viene costruita a regola d'arte e si vede, i pezzi sono quasi tutti marchiati, la cura è notevole, le fusioni sono meravigliosamente eseguite, così come i coperchi delle camme, per dire, e solo a scattare immagini dettagliate c'è da restare meravigliati, perché dal punto di vista tecnico-statico il propulsore è una vera primizia. Poi, come è vero per i motori stellari in aeronautica, il W12 non gira tanto in alto, ha un regime basso di giri - per i propulsori degli aerei si privilegia in assoluto l'affidabilità -, *ma la coppia è notevole, sì, una gran bella coppia, anche se tutto è relativo. Poi l'unità produce un bel suono, un sound particolare, che ricorda proprio certi motori stellari da aeroplano. Dai, diciamo che di punti positivi di base nel grande sogno di Rocchi ce ne sarebbero, eccome. E qui bisogna però dire che il lavoro di sviluppo non viene fatto. Per il resto, la stessa monoposto non è per niente male. La ex First di Lamberto Leoni di base è una buona macchina. Molto leggera, ottima aerodinamica, un bel baffo, una bella carreggiata, complessivamente okay di peso e c'è anche un bel becco sottile. Ricardo Divila come progettista ha sempre saputo il fatto suo».*

Ernesto Vita ha sempre detto che per un problema costruttivo alle bielle il W12 nasce fragile e zoppo ma senza colpa, perché la magagna è di un fornitore, tanto che alla fine, quando il guaio genetico viene risolto, è troppo tardi per agire, perché i soldi son finiti.

«Posso solo dirti che lo sviluppo in pista non avviene, a nessun livello. Dal punto di vista aerodinamico e telaistico, la macchina resta la stessa dall'inizio alla fine, mentre alla voce motore ci limitiamo ad aprirlo e a ripararlo quando si rompe, ma nient'altro. E quando, col progredire della stagione, i soldi calano, più di una volta vedo chiudere il motore con i pezzi stanchi e le bielle blu. Però per serietà bisogna andare avanti».

In Canada, al tuo terzo shottino con la Life, non è che le cose vadano meglio...

«A Montreal al nostro gruppo si aggiunge come ingegnere di pista il giovane Peter Wyss, destinato a sviluppi brillanti, in carriera. Nel team lego molto con Maurizio Ferrari, ingegnere elettronico neolaureato e assai bravo. Come nuovo diesse c'è l'ex rallista Sergio Barbasio, gran brava persona. Viene a vedere come vanno le cose anche per relazionare ad alcuni soci di Vita, ma in realtà alla fine non può che dividere un po' la sofferenza insieme a noi...».

Certo che girare con la Life sul tracciato ultraveloce della vecchia Hockenheim deve essere un mezzo azzardo, a quelle velocità, no?

«Facciamo due conti, così ci capiamo bene. Di potenza vera e propria ho circa 360 cavalli, meno della metà dei top team, e sul punto più veloce del tracciato tedesco, andando a tutta, tocco i 245 orari, mentre Ayrton Senna con la McLaren a motore Honda sfreccia a quasi 350 km/h. Proprio nel weekend del Gp di Germania, al box mi viene a trovare il mitico motorista Bmw Paul Rosche, che non vede l'ora di dare un'occhiatina al W12. Ci salutiamo, ricordiamo i bei tempi andati in F.2 alla March-Bmw e poi Rosche si mette a guardare il propulsore, molto interessato. Osserva attentissimo, tace, analizza i minimi particolari e alla fine, senza dire niente, si mette le mani nei capelli...».

Senti, sei mai uscito di pista al volante della Life?

«Ma stai scherzando? Non ho mai fatto neanche mezza riga alla carrozzeria, né mai ho rischiato il benché minimo urto. Ma dico: come puoi uscire di pista andando così piano? Piuttosto, i rischi si corrono proprio perché non si sfreccia. Dai, devo guidare attentissimo, con gli occhi più agli specchietti che davanti, perché a quelle velocità sono una chicane mobi-

Una sfortunata avventura
La Life in uscita box e, a destra, ferma in pista con uno dei suoi tanti guai. In alto nell'altra pagina è a Spa, nelle prequalifiche del Gp del Belgio 1990 e, più a destra, ecco il suo motore W12

le. E più il budget va esaurendosi, più si va avanti come si può. Altroché, appena tiri, il motore si rompe, punto. All'inizio eravamo con l'iniezione elettronica Marelli, poi siamo passati a una soluzione autogestita, ma la situazione non migliora...».

Guidi mai la Life sul bagnato?

«Macché, non ha mai piovuto. Ci mancava solo quello...».

Neanche quando si passa da circuiti ultralenti a piste ultraveloci c'è la minima modifica, un lieve adattamento?

«Ti stupirò: ce n'è uno solo, di ritocchi, a Monza, quando a un certo punto decido di andare alla Benetton dal caro amico Rory Byrne che nel 1983 era stato il mio progettista, ai tempi della Toleman, per avere un nolder da applicare sull'alettone posteriore. L'unica cosa che sento di poter fare, è quella d'avere un pelino di carico in più alla chicane e così provvedo. Chiaro, sono un professionista: non m'importa se non abbiamo speranze, il mio lavoro lo svolgo preciso e fino in fondo. E sappi che ci metto pure tanto entusiasmo, perché non sto scherzando, ho rispetto per il team, per la macchina, per l'ambiente delle corse, perché questa è la mia vita. Se sono in testa a un Gran Premio o in prequalifica a mezzo minuto dal migliore, non importa, il mio atteggiamento è lo stesso: massimo impegno. Anche se in questo caso applicare un nolderino alla Life a Monza è come mettere una sciarpa per migliorare la falcata di uno che ha le gambe spezzate. Ma sai, ci sei dentro, e finché dura, dura. Senti che devi fare qualcosa, che non puoi mica fermarti. Anche se ogni volta i motori, tre in tutto, credo, vengono chiusi sfruttando quel poco che si ha. Tanto si gira solo il venerdì mattina presto, nelle prequalifiche e poi tutti a casa».

La Life ha anche un tester, Franco Scapini. *«Sì, penso abbia fatto un po' di giri a Vallelunga, ma di possibilità vere ne ha avute poche, perché la macchina si rompeva troppo spesso».*

E le gomme? Tutto okay con le GoodYear?

«Che ti devo dire? Non potevo sperare di meglio: erano tonde e nere. Non ho mai trovato in loro alcuna colpa. I guai erano altrove».

L'unico guizzo si ha a fine stagione, quando decidete di passare al motore Judd.

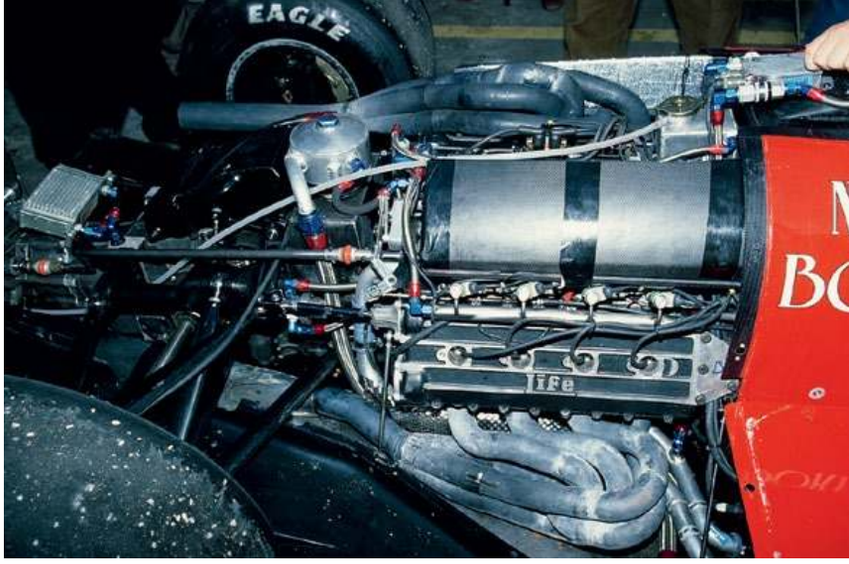
«È la mossa giusta, in teoria. Tanto che ci facciamo dare un'unità dai miei amici della Leyton House. Il problema è un altro. Montando il Judd abbiamo solo il tempo di andare a testare la macchina a Vallelunga, prima di partire per Estoril, alla volta del Gp del Portogallo. E lì mi rendo conto che quando apro gas manca aria al motore. In realtà ci vorrebbe un nuovo cassoncino dell'aspirazione proporzionato, ma non c'è neanche il tempo per realizzarlo e peccato. Perché, credimi, in confronto al W12, la Life grazie al motore Judd, volava. Sì, volava. Se solo ci fossero stati più tempo, soldi e possibilità, le prestazioni sarebbero arrivate e magari con esse anche qualche minima soddisfazione, perché mancava poco per far funzionare il tutto. Ma ormai il gioco stava finendo davvero. E poi comunque il Judd non aveva niente a che vedere con lo spirito col quale avevamo iniziato la sfida del W12».

A Estoril c'è poi l'episodio del cofano che vola via in piena velocità...

«Ma sì, l'aria entrava e finiva dappertutto meno che dove doveva andare, ossia sulle trombette d'aspirazione. E così quel cofano è volato, ma tanto ormai a quel punto poco cambiava. E per fortuna il cofano stesso è atterrato in un luogo tranquillo, senza conseguenze, anche perché a quelle velocità poco poteva capitare».

Bruno, lo rifaresti?

«Io ti dico sinceramente di sì. Lo rifarei. Perché a suo modo è stato bello e anche un po' commovente. Perché in quel team non c'era un capo tecnico, il leader vero in pratica ero io. E tutti i ragazzi mi volevano un bene dell'anima, credevano infinitamente in me. E io contraccambiavo. Ci fidavamo l'un l'altro, mangiavamo panini e coca-cola, niente lussi, zero sfarzi e tanta passione, infinita. Sai, a un certo punto io avevo visto già tutto, il bello e il glorioso delle corse, andando forte e portando a casa tante coppe. Allora ti confesso che è stato dolcissimo e pieno di poesia finire la mia storia con la la Life F.1 proprio così. Perché poi in



ultimo capisci che la vita e le corse stesse non son fatte solo di soldi, successi e cose patinate, ma anche e soprattutto di valori umani, di un bel clima, di empatia, di senso dell'appartenenza e della voglia immensa di condividere un sogno, non importa se raggiungibile o no. Anzi, nel nostro caso, più si dimostrava irrealizzabile, più ci sentivamo uniti e lì presenti per un motivo bello, importante e anche un pizzico eroico. Sai, penso che nella vita non sempre bisogna valutare tutto col contasoldi o col pallottoliere, ma a volte basta un po' di cuore per capire le cose che contano davvero nell'esistenza di un pilota, in un'età come la mia di allora, in cui ormai non si è più ragazzi ma uomini. Ecco perché io ti dico che, se tornassimo indietro con la macchina del tempo, io alla chiamata improvvisa di Ernesto Vita direi senz'altro di nuovo di sì».

Qualche anno fa nel paddock di Goodwood ti sei trovato vicinissimo alla Life, perfettamente restaurata, ma non sei salito. Perché?

«Be', ho evitato ma senza preclusione alcuna. Nella vita mai dire mai. Magari prima o poi la guiderò di nuovo e la F190 andrà come un orologio, così potrò percorrere più strada di Montecarlo 1990, nel suo momento migliore».

Ernesto di te dice solo belle cose, la più frequente delle quali è che sei un professionista vero.

«Vita è una brava persona, anche io ho un buon ricordo e una buona idea di lui. È sempre stato un sognatore, sennò non avrebbe voluto e intrapreso l'avventura della Life».

Nulla da dichiarare in più?

«Sono stato l'unico al mondo a portare in pista la bandiera sovietica in F.1. Grazie all'adesivo della PIC, azienda d'Oltrecortina che riciclava materiali pregiati dai satelliti rientrati dalle missioni spaziali. Ovviamente la Life dalla PIC non ha mai visto neanche un rublo. Però una volta siamo andati a San Pietroburgo a un evento promozionale e, in quell'occasione, Ernesto Vita ha conosciuto una ragazza meravigliosa della quale si è innamorato e che le ha poi dato un figlio. Vedi che a volte da cosa nasce cosa».

Una domanda sfacciata ma piena di curiosità: per tutta questa storia, quanto ti ha pagato, Ernesto Vita?

«Allora, in tutta l'epopea della F.1, fino all'incontro tra me e Vita, le faccende andavano così: o i team ti pagavano molto o tu per correre pagavi molto. Nessuna via di mezzo. In questo caso, invece, si inaugura un nuovo modo di vivere il rapporto squadra-pilota: visto che nella mia carriera per correre non ho mai pagato, io non pago lui e lui non paga me. In pratica, con la Life ho svolto un anno di servizio civile. Il mio anno di volontariato: chiamalo pure un omaggio romantico alla mia inesauribile passione per le corse».

First 189 F.1
l'inverno di cristallo

La creatura di Leoni pensata da Divila in chiave 1989 è bella e interessante ma nasce sfortunata: uno sbaglio nella cottura della scocca la rende fragile, così come lo è il budget. L'addio è immediato, ma con retroscena da film, qui finalmente svelati

DI MARIO DONNINI

La First 189 di Lamberto Leoni resta un caso unico nel mondo F.1. In fondo è la sola monoposto che ha corso solo d'inverno, avendo disputato due manche al Motor Show, nel dicembre 1988, presso l'Area 48 del quartiere fieristico di Bologna. Per poi sparire per sempre, ritirandosi dal mondiale prima di cominciarlo, in circostanze mai del tutto chiarite. Da allora tante sono le voci, le leggende e financo le malelingue che ne hanno raccontato apocrifamente nascita, crescita e prematura scomparsa, ma mai fino a oggi ha preso la parola chi la First l'ha pensata, creata, realizzata, assemblata e condotta.
Guai fare spoiler, eppure è bene premettere che da qui in poi leggerete e vedrete immagini, fatti, retroscena e aneddoti inediti, tali da far oscillare le sensazioni del lettore tra sorpresa, divertimento e nostalgia. Quindi, se siete distratti o impegnati in altro, rinunciate. E magari lasciatevi questa storia solo per quando avrete tempo, una poltrona comoda e la mente sgombra. Tanto sgombra da ricordare che la fine del 1988 è anche il canto del cigno per il turbo.

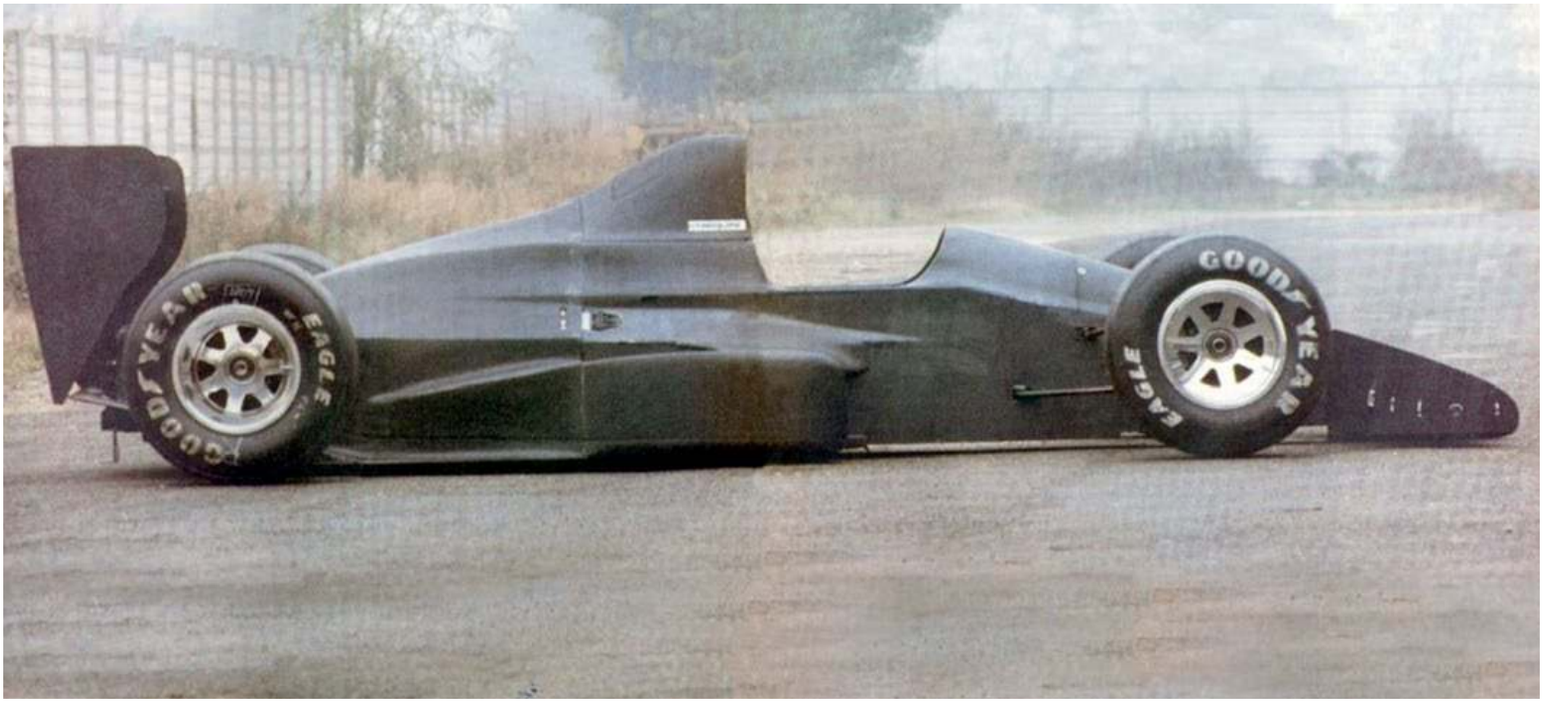
Inizio felice e fine repentina
La 189, il team, il designer Divila, il boss Leoni, il pilota Tarquini, la vettura ancora nuda e la partecipazione al Motor Show 1988, poi la fine di tutto...

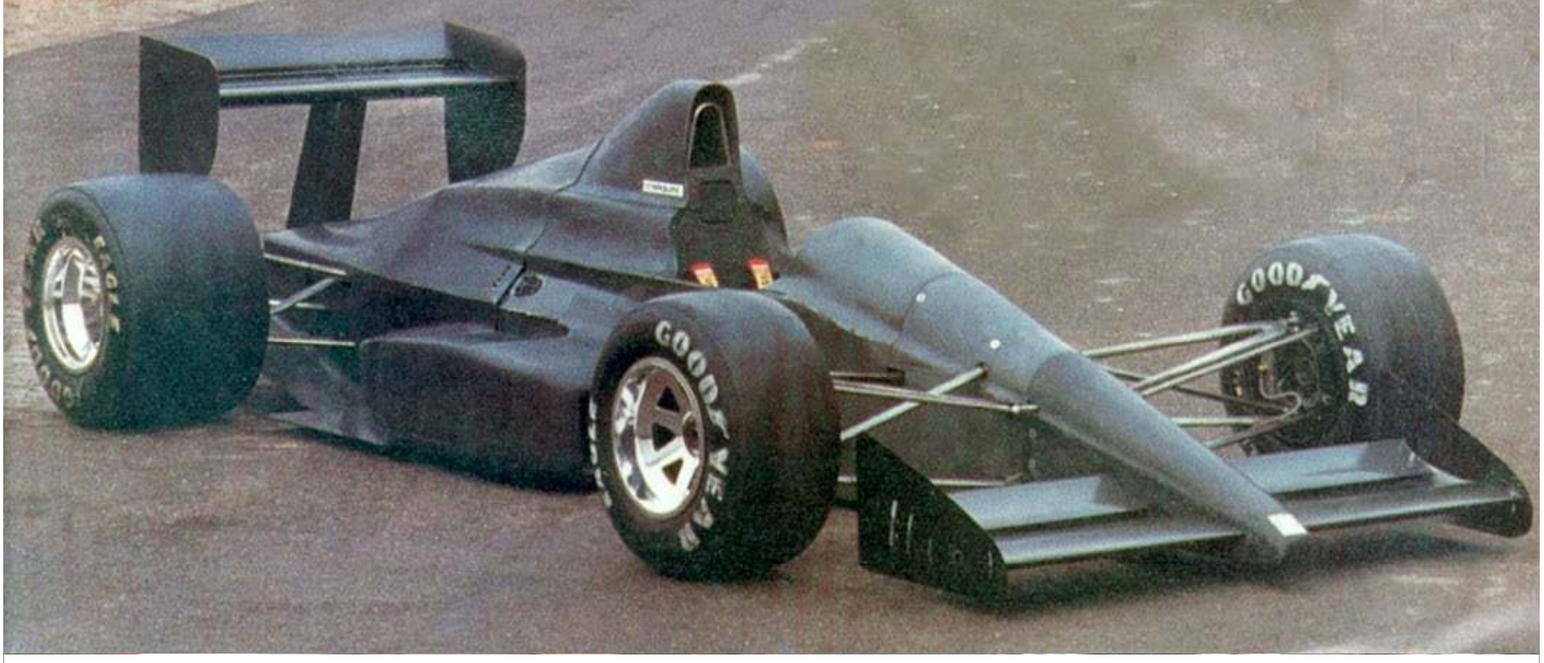
LA PARTE DEL LEONI

Dal 1989 torna la F.1 con i motori aspirati ed è così che Lamberto Leoni, classe 1953, ex pilota nei Gp e ottimo team manager in F.3000 con la First, pensa al gran passo: la F.1. Il resto lo racconta lui: «*Col tecnico e designer Ricardo Divila si parlava sempre di F.1 e il sogno di tutti noi era di realizzarne una, un giorno. In chiave 1989 il Circus torna a essere più*

momo
momo
TV COLOR
TV COLOR
TV COLOR
TV COLOR
FINA
CASTROL

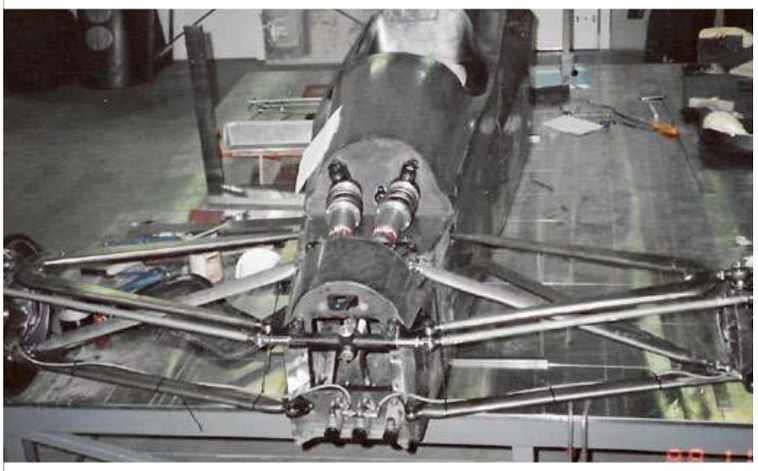
SARE


GOODYEAR
EAGLE



Nei segreti della First 189

Massimo Pollini, a destra con la compagna, a fine 1988 faceva parte del team First ed è stato tra coloro che hanno montato a tempi record la monoposto che ha poi preso parte alla sfida dell'Area 48 al Motor Show di Bologna. Nelle immagini, i particolari tecnici della monoposto e il motore Judd, oltre, sopra, alla vettura ancora in pezzi, all'abitacolo e al montaggio finale che rivela linee armoniose quanto accattivanti



dal volto umano, così chiediamo un appuntamento a Bernie Ecclestone, e lui ce lo concede, nel weekend del Gp d'Ungheria 1988 - racconta Lamberto -. *Sei, sette ore d'attesa per parlarci cinque minuti, ma l'aggancio riesce. Bernie è chiaro:* "Se volete, provate a debuttare in F.1, ma sappiate che sarà durissima, torneranno le prequalificazioni, quasi 40 macchine in tutto, e prevedo sofferenze". *Okay, prendiamo atto e andiamo avanti. Pago l'iscrizione versando 150mila dollari e faccio partire col progetto Divila, che disegna la First 189 tutta a matita, col tecnigrafo. Siamo a fine estate e neanche quattro mesi dopo la macchina è pronta, ma ci sono subito problemi*».

Lamberto, racconta nel dettaglio. «*Noi siamo pronti, c'è da montare solo la telecamera di bordo, ma ci dicono che la scocca è stata cotta male, quindi è troppo fragile. Brutta storia, bisognerebbe fermarsi e aspettare la seconda scocca, per svilupparla bene, ma questo vuol dire perdere un paio di gare e pure la cauzione, perché non verrebbe riconosciuta l'assenza per causa di forza maggiore. Non solo. Siamo al 40% del budget necessario - avevo Sare abbigliamenti e il profumo Reporter, anche se sono in trattative con Publitalia con buone possibilità di trovare altro - e a me l'idea di partire con una monoposto dalla robustezza non ottimale, quindi non sicura, non mi piace. Dovrei prendermi la responsabilità circa l'incolumità del mio pilota, Gabriele Tarquini, in caso di cedimenti e non mi sembra una bella cosa. Okay, intanto andiamo al Motor Show, ma un conto è l'Area 48 della zona fieristica di Bologna, ben altra cosa sono rettilinei e curvoni dello Jacarapeguà di Rio. Ci penso e ci ripenso, ricevo messaggi da Ecclestone il quale sottolinea che ha fin troppi iscritti, e alla fine decido di fermare tutto. Meglio restare in F.3000 da top team, che avventurarsi nel mondiale di F.1 nel momento meno opportuno e con la scocca sbagliata*».

Tu dici scocca sbagliata, non tanto monoposto o progetto. «*Bravo. Perché sia chiara una volta per tutte una cosa: il progetto di Divila non era male, anzi: Ricardo aveva fatto un buon lavoro. Fu la realizzazione della scocca il problema*». Come andare in gelateria, farsi fare un buon gelato, ma questo cade per terra: poi ti passa l'appetito... «*Ecco, preciso. Di certo Divila resta un designer okay, la First è un buon team e la 189 un progetto dignitoso, ma la scocca a noi consegnata non era il caso di farla andare oltre il Motor Show. In ogni caso l'iscrizione al campionato mondiale era stata accettata, la cauzione non mi viene restituita e Tarquini l'ho correttamente pagato. Di più. Saldo il conto per i motori Judd in anticipo e John poi storna la cifra sul budget della F.3000, così mi son trovate coperte le spese per la formula cadetta*». Hai mai guidato la First F.1? «*Mai. Non sono neanche mai salito a bordo. Quando e se smetto, poi è per sempre*».

Cosa ti resta di questa storia? «*L'idea che non era il momento giusto e che, per come si era messa, abbiamo fatto bene a fermarci. Penso anche che con una scocca robusta, ben sviluppata e meno incidenti di percorso, avremmo fatto crescere la macchina e ci saremmo divertiti, nel mondiale di Formula Uno, perché il progetto era valido*».

PER TARQUINI LA FIRST NON ERA MALE!

L'eterno Gabriele Tarquini non ha un cattivo ricordo della First e il suo racconto diventa subito un analitico tuffo nei ricordi: «*Leoni è uno che di corse ne capisce. Il mio rapporto con lui nasce in F.3000 e quando mi contatta per fare la F.1 con Divila come tecnico, la trovo una bella*

Leoni ha corso in F.1 nel '78
A lato, Leoni su Ensign a inizio 1978, quando da pilota debuttò in F.1. Sotto, Tarquini con la First al Motor Show e, a destra, Martini prova l'abitacolo

occasione». E la First 189? «*È molto, molto piccola e faccio fatica a entrarci. Peso 79 chili e in 45 giorni, dopo una dieta devastante, passo a 68 chili. Sono bianco, emaciato, cadaverico, tanto che ai Caschi d'Oro 1988 di Autosprint qualcuno mette in giro la chiacchiera che ho l'aids* (ride, ndr)». Cambi fisico, come un attore che per ottenere la parte mostra talento mimetico... «*Fatto sta che alla fine la macchina mi va a pennello. Ricordo tutto, lo shakedown a Monza, la bravura dei meccanici, i guai di gioventù, con quelle pance minimali da F.3 che scaldavano, i problemi di trasmissione, al semiasse, la temperatura dell'olio motore che costringeva un giro fuori e uno in pit-lane... Ma sono cose che all'inizio ci possono stare. Voglio dire, il progetto non era male, anche se la scocca aveva guai strutturali. Fatto sta che al Motor Show facciamo una discreta figura perché alla prima manche batto Martini con la Minardi, ma nella rivincita prendo un cordolo alla chicane e piego una sospensione, così festa finita. Comunque resto ottimista...*». Ma poi? «*C'era da partire per i pre-test di Rio, tuttavia la spedizione del materiale tardava a prendere il largo. Lamberto prova a rassicurarmi, fino a che mi viene comunicato addirittura il ritiro del team dal mondiale. Guai strutturali alla macchina e sponsor non sufficienti sconsigliano di continuare. Peccato davvero*». Lamberto dice che ti ha pagato. «*E ha ragione: con me è stato molto corretto. All'inizio ero incazzatissimo con lui, perché ci tenevo a correre col suo team: d'istinto non riuscivo ad accettare l'idea che tutto fosse finito così*». Realisticamente cosa avrebbe potuto combinare la First nel mondiale 1989? «*Qualche qualificazione avremmo potuto ottenerla, perché, credimi, il progetto non era male, i motori neanche, ma ci sarebbe stato molto da lavorare e sviluppare. Va vista come un'avventura interessante, fermata sul nascere*».

SOMASCHINI RACCONTA QUELLA VOLTA CHE ANDRETTI...

Alfredo Somaschini, comasco residente a Mentone, è da una vita apprezzato uomo di corse e a fine Anni '80 è diesse della First nonché braccio destro di Lamberto Leoni: «*Il musetto della 189 supera il crash test a Cranefield. Quanto alla scocca, passa gli impatti laterali, ma l'ingegner Caneschi ci dice che bisogna rinforzare. Quindi prima vado alla FIA da Yves Leon a perfezionare l'iscrizione al mondiale F.1, poi mi reco nella nostra factory di Cologno, dove rinforziamo la scocca con iniezioni di collante Redus 410 NA, roba che a raccontarla mi vien da sorridere. Dopo quelle siringate di colla gialla, la struttura tiene di più, ma il tutto ormai pesa da matti*». Quando Divila dice che è buona solo per fare da fioriera, intende questo... «*Esatto, Divila come designer aveva fatto*

un buon lavoro. Il guaio era nell'esecuzione, non nell'ideazione. Sennò la 189 era una bella F.1. Pensa che quell'inverno ci venne a trovare Mario Andretti che volle entrare nell'abitacolo, dicendo che la First gli piaceva molto! La verità è che Lamberto resta un entuasiasta e quel passo pensato e sognato era più lungo delle nostre gambe. A volte Divila ci convocava e diceva: "Ma ce l'avete la calcolatrice? Avete idea quanto costerebbe andare avanti?". *Alla fine ha avuto ragione lui, ecco. Ma resta un piccolo miracolo, perché siamo passati da zero ad avere una monoposto di F.1 in soli quattro mesi. E con la First 189, GoodYear dure buone per Jerez e a temperatura sottozero, al Motor Show abbiamo battuto nella prima manche la Minardi di Martini, quindi niente male, dai!*».

Il contratto col motorista Judd com'era? «*Sei motori in tutto, di cui due arrivati e uno montato*».

So che in realtà le scocche prodotte furono due e la leggenda narra cose che sembrano affascinanti come quelli che i vecchi indiani raccontano attorno al fuoco, nelle notti di tempesta ai bambini con gli occhi sgranati... «*Perché non senti Massimo Pollini, che in quei tempi era nostro valente meccanico? Parla con lui e vai pure sulle tracce della fantomatica seconda scocca della First 189: avrai sorprese che neanche immagini...*».

> ***Anche il grande Mario Andretti saggiò l'abitacolo e trovò la First 189 una monoposto interessante***

POLLINI E IL COLPO DI SCENA FINALE

Massimo Pollini, ormai mago delle resurrezioni per F.1 d'epoca, è uno dei più appassionati race fans del pianeta e pure avido lettore: «*Non vedo l'ora di dire quello che ho da dire e di rileggerlo su Autosprint, perché è troppo bello!*».

Fin qui abbiamo visto la First F.1 narrata da patron, pilota e diesse, ora è tempo d'entrare in officina: «*La prima volta che sento parlare di First F.1* - parte Massimo -, *è a Jerez 1988 F.3000. A fine giugno 1988 arriva già la prima maquette in cartone e legno, mentre la scocca vera entra nella factory di Cologno ai primi di ottobre 1988, appena tornati da Digione F.3000. Il martedì successivo ci chiama Leoni e dice che da quella scocca nuda in due mesi bisogna montare la First 189. Missione pazza ma non impossibile, con Lamberto che assicura tutto, straordinari pagati compresi. Ci attendono nove settimane e mezzo non con Kim Basinger, ma con una F.1 che ci nasce tra le mani: fantastico! Il team di F.3000 è fatto di nove elementi e a far nascere la F.1 ci pensiamo in sei: tredici-quattordici ore di lavoro al giorno, senza sabati né domeniche di riposo: tutta una tirata e alla fine la First 189 è assemblata nei tempi desiderati. Mi viene la pelle d'oca a ripensarci!*». Fin qui la parte bella. «*Quella brutta vede l'azienda incaricata di realizzare materialmente la scocca compiere un errore. Cioè, mettono la struttura in autoclave, se ne vanno a mangiare mentre c'è uno sbaglio nella temperatura di cottura. Così le pelli risultano a tratti scollate e si notano perfino delle bolle. Per rinforzare facciamo iniezioni ma la scocca diventa così pesante che è fuori dal mondo. Da lì la nomea di fioriera. Con la vettura montata e un motore Judd ex Williams a fine chilometraggio, proviamo a Monza sulla pista corta, dove Tarquini fa out lap e in lap con la temperatura dell'acqua subito a 100 gradi. Le pance son piene di foglie e allora l'ingegner Marelli commenta:* "Ottimo: è segno che hanno un buon risucchio!" *e tutti ridiamo. Siamo sei meccanici e a me, stremato, tocca di guidare il furgone che porta la 189 al Motor Show, in cui andiamo bene fino alla scordolata che ci fa ritirare. E niente, per i motivi ormai noti poi ci si ritira davvero e per sempre, quindi l'avventura finisce qui. Col materiale ceduto a Ernesto Vita, che ci ricava la Life in chiave 1990 col motore stellare*».

Massimo, svela il segreto della seconda scocca della First F.1. «*Dopo il Motor Show in realtà arriva da noi il secondo esemplare della scocca, quella buona. Robusta e leggera. Spogliamo la vecchia, rimontiamo tutto su quella nuova e con Tarquini torniamo a Monza, girando sul tracciato stradale, ai primi di gennaio 1989. Il tempo è di 1'35"8, senza assetti e con gomme di legno, quando il limite buono per una F.1 sarebbe stato, toh, facciamo 1'33"8. Quindi tutto molto incoraggiante anche se acerbo, ma rompiamo il motore e da lì a poco l'avventura è già finita. Pensa che Colin Bennett era già pronto a occuparsi della logistica, portando il meccanico David Luff, ex McLaren. Il materiale era pronto per Rio, sfoggiavamo il numero di gara 42 e la scocca aveva i paraurti montati per il viaggio, ma poi arriva l'ordine di smobilitare tutto... Fine dei giochi*».

E siamo all'altro segreto da svelare: due scocche prodotte - e questo a oggi non si sapeva - ma con quale destino? «*La seconda, quella buona* - racconta Massimo -, *diventa appunto la Life 190, mentre la prima, la fioriera, dà vita a una storia incredibile, altro che da film!*».

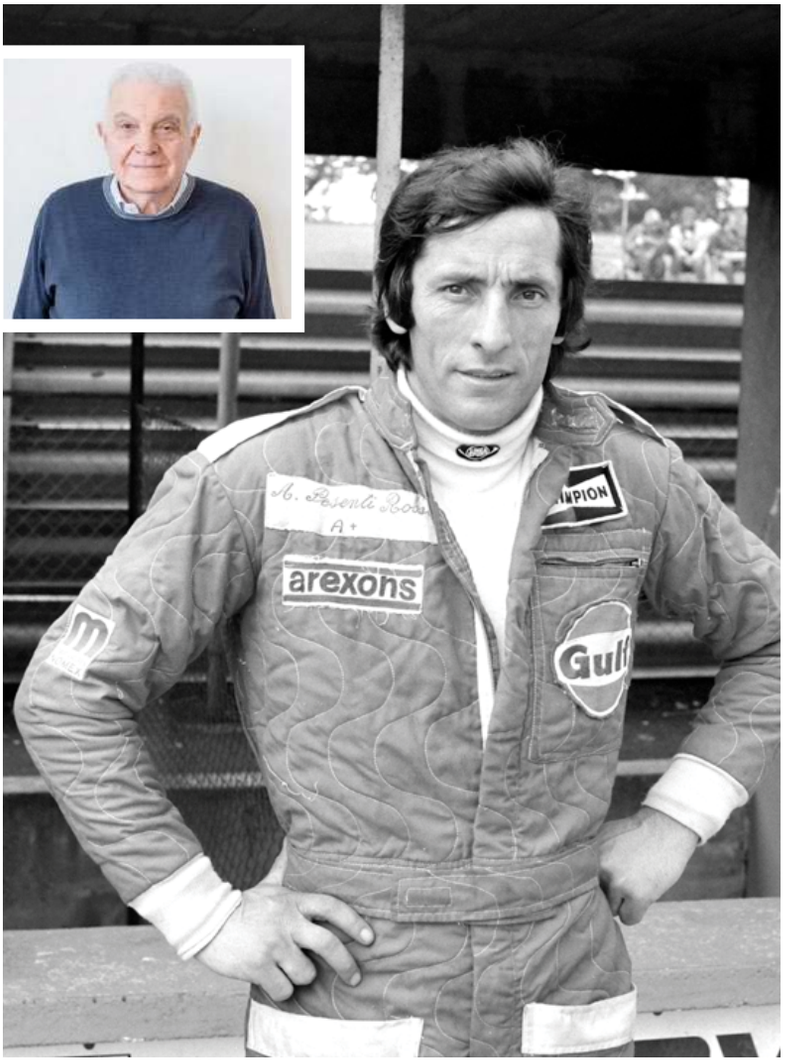
Raccontala... «*Trenta anni fa, quando si importavano nuove monoposto dall'Inghilterra, per evitare onerosissimi esborsi d'importazione, si poteva ricorrere a un trucco diabolico. Si viaggiava alla volta della factory della Casa madre con una monoposto finta, la si lasciava lì o la si smontava, quindi si tornava con quella nuova di pacca, simulando fosse ancora la vecchia. Così nel 1989 per ritirare la prima March F.3000 fu creata una macchina finta, che comprendeva proprio, pensa te, la scocca della fioriera, ossia la prima F.1, il retrotreno di una vecchia F.3000 e il manichino di un motore inesistente. L'accordo era che, una volta a Bicester, l'autista si sarebbe liberato della scocca, provvedendo a caricare la F.3000 nuova. Senonché...*».

Qui la mitologia si divide in due. C'è chi dice che il vostro autista dovesse consegnare la scocca F.1 in regalo a un tale che però non riuscì a trovare, oppure, più semplicemente, che... «*...Che, arrivato a Bicester, e con questa scocca tra i piedi, il camionista se ne sia liberato, gettandola in un campo, vicino alla sede March. E vuoi sapere il finale autentico di questa storia?*».

Be' siam qui apposta. E Pollini va verso la chiusa in crescendo rossiniano: «*Iniziamo il campionato F.3000 con le March che però non vanno, così Lamberto, acquista una Reynard e mi manda a ritirarla, a due passi dalla sede March. Lì mi riceve un ingegnerino il quale in ufficio conserva una strana scocca che mi fa sobbalzare: Dio mio, è ciò che resta della nostra First F.1!!!* "Ma scusa - gli chiedo - come hai fatto a procurartela?". "Guarda - fa lui - non ci crederai mai, ma sappi che una mattina, venendo al lavoro, l'ho trovata in mezzo a un campo..."».

Poveri ma Bielli

Alessandro Pesenti Rossi debutta in F.1 nel 1976 con una Tyrrell autogestita senza fare un chilometro di test, sulla terribile Nordschleife. È l'inizio di una serie di prodezze, 44 anni dopo raccontate come un segreto rivelato dal suo tecnico dei box, che svela vita, sorte e miracoli del coraggioso team Rondini



DI MARIO DONNINI

Caro Ron Howard, svegliate, aripijate, perché nel tuo film "Rush", pur bello e tosto assai, hai bucato e ti sei fatto sfuggire l'impresa più strana, felice, pazza e colorata di quella F.1 libera e selvaggia. Una specie d'ultimo grido di libertà del talento puro all'italiana, applicato al coraggio degli eroi qualunque. Il tutto mescolato al latrato pazzo dei motori, serpeggiante nelle curve del tracciato più assassino del mondo e non solo in quello. Protagonista, Alessandro Pesenti Rossi, nato a Gerosa, in Val Brembilla, provincia di Bergamo, nel 1942, e agricoltore, quindi quasi 34enne e debuttante assoluto in F.1. Mai un test di preparazione all'esordio iridato, zero chilometri d'allenamento, con un bolide mai visto. Alle spalle, una vita da mediano in tutte le formule promozionali italiane e internazionali più toste, accompagnata passo dopo passo dalla serena e onesta consapevolezza d'essere un bel pilota e una gran brava persona. Accanto a lui, come nei giorni più belli della vita d'un uomo semplice, solo un pugno di amici veri. Là davanti ai riflettori, Lauda ha Marlene in cover di Playboy d'agosto, mentre Hunt e Regazzoni imperversano sulle prime pagine dei rotocalchi e nel jet set, in shot che li mostrano entusiasti, fighi, col sorriso storto e birbo, a strizzare idealmente tette e a schiaffeggiare culi imperiali, sormontati da chiome bionde, vaporose e abboccolate. Alessandro Pesenti Rossi no. Forse la sola immagine nota della sua vita privata, cui tiene immensamente, lo mostra nella stalla, bello tranquillo, in compagnia d'una vacca da mungere.

ALL'ASSALTO DELLA FORMULA UNO!

Circuito del Nurburgring, Adenau, weekend dell'1 agosto 1976, Gp di Germania. Al box Alessandro è in compagnia del suo team, nella massima espressione delle competizioni sul Pianeta Terra. Al fianco ha tre persone in tuta, ovvero gli amici Danilo, Nello e il fido Toti, il meccanico del paese. Costoro sono agli ordini di Gianfranco Bielli da Sesto San Giovanni, Milano, classe 1943, che però dalla prima elementare alla seconda media è andato a scuola in Val Brembana. Tutti, insomma, parlano un bergamasco talmente stretto, genuino e commovente, che praticamente potrebbe sembrare tedesco stretto e in pit-lane forse solo l'idolo locale Rolf Stommelen sarebbe in grado di afferrare qualche termine. Il team sta in piedi grazie allo spirito d'iniziativa marcato Rondìni, con l'accento sulla prima i, distributore di gasolio e benzina di marchio Gulf, condito da una mano sul cuore e una sul portafoglio ad opera d'un amico farmacista e di un commerciante di moquettes, che in quel periodo van tanto di moda.

Mettetevi belli comodi in poltrona, perché quel che segue nessuno l'ha mai raccontato nel dettaglio, Pesenti Rossi l'ha segretato da cinque decenni e proprio non vuol parlarne mai più, ma l'unico disposto a farlo, oh no, be', lui non ci deluderà. Gustiamoci le note struggenti di "Carramba che sorpresa!", perché dopo 44 anni Gianfranco Bielli, direttore tecnico del misconosciuto team Rondìni, è qui. Per accompagnarci a bordo della macchina del tempo, tra le pieghe e nelle trame della squadra più vera-

Tyrrell aspettò a darci la 007 perché non si fidava della 6 Ruote e preferiva tenere un telaio di riserva

Nel gruppone della F.1
Pesenti Rossi in Austria 1976, dietro alla Surtees di Pescarolo, alla Hesketh di Ertl e all e Brabham di Kessel e Lella Lombardi. Nell'altra pagina, nella foto grande Pesenti Rossi e in quella piccola Gianfranco Bielli

ce, pratica, efficace e misconosciuta di quella F.1 epica, romantica ma spiccia e senza fronzoli.

L'IMPORTANTE È ESSERE BIELLI DENTRO

Gianfranco Bielli al Gp di Germania 1976 è direttore tecnico e team principal, d'un anno più giovane del suo pilota. Strano, no? «*Eh sembrerà anche strano, ma di esperienza già ne ho. Ho un diploma inglese di scuola superiore in Automotive e, pochi lo sanno, ma son reduce da un'esperienza alla Brabham, alla corte di Ron Tauranac, nel 1966, a 23 anni, quando il team vinse il mondiale con Black Jack, unico pilota costruttore iridato nella storia della F.1. Certe sere, quando c'era da lavorare sodo, il capoclassifica del mondiale sudava insieme a noi, con le mani nere d'olio e dava ascolto al capomeccanico. In Inghilterra ho pure lavorato con Ron Harris e negli anni successivi ho fatto tanta F.3 e F.2 con bei piloti come De Adamich e Corti, facendo consulenze anche per Ford e Bmw, perfino per la McLaren Can-Am M8E di Adelmo Fossati, arrivando a dare una mano al programma Csai F.2 col povero Dragoni e poi con Maffezzoli, per i piloti Flammini e Truffo. Quindi, quando arriva il programma F.1 con Pesenti Rossi, so quello che devo fare. I soldi sono pochini, stretti stretti, ma non manca nulla. E, attenzione, Alessandro è puro, uomo dai bei princìpi e con la tempra di una volta, ma, messo nell'abitacolo e acceso il motore, spinge come un dannato. È uno bravo. E, sceso di macchina, sa raccontarti perfettamente come va, come si comporta il bolide. Lasciamo stare la forma, ma la sostanza c'è ed è bellissima. Eppoi siamo tutti amici, c'è un bel clima e ci vogliamo bene, tra noi. Anche se siam pochi, fa un freddo cane, ai box del vecchio Nurburgring, e da mangiare abbiamo solo panini duri come le gomme Goodyear clienti*».

Gianfranco, come inizia questa pazza storia?

«*La Scuderia Rondìni mi chiama in tarda primavera, pregandomi di contattare Ken Tyrrell per acquistare una monoposto e prendere parte alla seconda metà del mondiale 1976. Si fidano di me, sanno che ho vissuto e lavorato in Gran Bretagna, quindi mi danno mandato d'andare proprio alla Tyrrell per perfezionare l'operazione e curare l'avvio tecnico del tutto. Ed è quello che faccio. Dapprima ad un Gran Premio approccio Ken Tyrrell, che si mostra molto educato ma decisamente scettico su quello che potrebbe e dovrebbe essere il nostro programma. Poi io gli racconto i miei trascorsi, in fondo ho buone credenziali e rappresento gente seria, che paga subito, quindi il tutto sfocia nell'invito presso la sede della squadra, che equivale al disco verde al nostro programma e, per certi versi, anche all'ingresso nel mondo dei sogni*».

Come ti trovi, nella ex segheria dello Zio Ken?

«*Stupendamente. Vengo accolto bene e ci mettiamo d'accordo in quattro e quattr'otto. Addirittura ceniamo tutti insieme e il tecnico Derek Gardner, persona meravigliosa, mi passa tutte le informazioni pratiche per gestire la vecchia Tyrrell 007, monoposto semplice, tradizionale ma ancora valida*».

UNA TYRRELL DA LECCARSI I BAFFI!

Per la cronaca, il Team Rondìni acquista il glorioso telaio 007 numero 4 dei sette prodotti, con cui corre esclusivamente Patrick Depailler, da fine 1974 a metà 1976, 22 gare e 18 Gp ultimati: in pratica, si tratta di una delle monoposto più affidabili e solide in quell'era della F.1, che come miglior risultato vanta un 2° posto nel Gp del Brasile 1976, sei mesi prima. Quindi è roba molto, molto buona. «*Ti dirò di più* - chiosa Bielli -, *il nostro programma vorrebbe partire da metà stagione, al Gp di Francia, ma non è possibile, perché Ken Tyrrell non si fida a cederci la monoposto, visto che se la vuole tenere di riserva alla rivoluzionaria P34 6 Ruote, ancora acerba e per certi versi ricca d'incognite. Così bisogna aver pazienza e aspettare che gli inglesi ci liberino la macchina. E questo avviene proprio nelle ore di vigilia del Gp di Germania, con la vettura che arriva appena montata, revisionata e lavata con la nafta dalla sede di Ockham alle colline dell'Eifel, ossia al Nurburgring, dove la stiamo aspettando emozionatissimi. La gloriosa 007 giunge talmente tardi, che non c'è neanche tempo di riverniciarla e dobbiamo limitarci ad applicare gli adesivi degli sponsor sopra il blu Tyrrell. Dal Gp successivo, in Austria, ci sarà il tempo d'armonizzare la monoposto ai colori Gulf. Per ora, ci accontentiamo di dargli una guardata, d'accenderla e via, comincia la sfida alla Nordschleife*».

Scusa, Gianfranco, ma detta così e giudicata con gli standard ipersicuri d'oggi, pare un'insana idea che equivale a una specie di tentato suicidio...

«*Macché, ma dai, no, no. Io me la cavo come tecnico, su. Ad Alessandro consegno una macchina sicura, sperimentata, che io so gestire dal muretto e lui ben guidare dall'abitacolo. Veniamo tutti e due dalla gavetta, non ci frega niente di diventare ricchi o di fare i fenomeni, ma siamo uomini felici perché sappiamo che potremo sfogare ai massimi livelli la nostra immensa passione. E lui la Nordschleife la conosce, ci ha corso in F.3 e in F.2, sa dove vanno le curve ed è un signor pilota. Poi, non ti credere, la ricca, famosa e gloriosa Tyrrell ai box per le due 6 Ruote avrà sì e no dieci-dodici cristiani, mica tanti di più. Dai, è una F.1 tutta così, son piccolini anche i grandi team, in trasferta ti porti poca gente e tanto cuore, non troppi soldi e della gran sostanza, poco cinema. I circuiti, visti con gli occhi d'adesso, pericolosi lo son tutti. Pure il Ricard con Signes da prendere in pieno mica è una rotonda, eh...*».

Quindi com'è il Gp di Germania 1976, quello del crash di Lauda e del salvataggio di Merzario & C. visto dal muretto del team Rondìni?

«*Be', ovvio, in pista succede di tutto e di più, così noi non restiamo certo indifferenti. Però, per quanto ci riguarda, sappiamo cosa dobbiamo fare e non facciamo una piega. Per noi è l'esordio nel mondiale, ma anche una specie di lunga prima sessione di prova, di test d'acclimatamento, quindi dobbiamo fare più chilometri possibile, evitare di rovinare tutto e cercare di non farci escludere dalla tagliola delle qualificazioni. Non è facile, credimi*».

Ci sono ventotto iscritti e solo ventisei ammessi alla partenza. Al termine delle qualifying sessions Pesenti Rossi è illeso, la macchina inurtata e la Tyrrell italiana numero 40 viene sorprendentemente ammessa in griglia di partenza in ultima fila, avendo buttato fuori la Brabham di Lella Lombardi e la Surtees di Pescarolo.

Cambio di livrea
Pesenti Rossi, a lato, in livrea Gulf nelle prove del Gp d'Olanda 1976 e nelle altre immagini nel primo Gp della sua carriera in Germania, con la colorazione ufficiale della Tyrrell, visto che non c'era stato tempo per provvedere alla riverniciature

Gianfranco, il miracolo è avvenuto...
«*Via, non esageriamo. Abbiamo fatto quel che dovevamo e Alessandro si mostra bravissimo e coscienzioso in prova. Entra in griglia, prende il via e non fa errori nella prima frazione di gara, a pista viscida e insidiosa, fino all'incidente terribile di Lauda. Poi stop a tutto, gli chiedo se se la sente di ricominciare presentandosi al secondo via e lui dice di sì. Okay. Quattordicesimo alla fine. Penso che, nella gara più drammatica e sul tracciato più difficile del mondo, non siamo mica andati male, no?*».
Eroici, direi.

E GLI INGLESI CI RISPETTANO

Qual è il vostro rapporto col team Tyrrell, da lì in poi? Avete pagato e siete pari, quindi potrebbero anche non filarvi più.
«*No, scherzi? Alla fine d'ogni sessione e nel dopo gara Ken Tyrrell viene da noi per chiederci se va tutto bene. E quando vede che i risultati sono dignitosi, eccolo sorridere e dirci che è un piacere collaborare insieme. Al box Tyrrell anche il famoso tecnico Derek Gardner si mostra sereno e disponibile, pronto a dare un consiglio, una dritta, a fare sentire la sua presenza. Non mi dà le schede, ma mi fa prendere appunti. Ecco, a questo aggiungo che nella nostra squadra l'atmosfera è perfetta e tutto va bene*».
Gianfranco, parliamo e spieghiamo anche quante e quali dotazioni avete in magazzino.
«*Guarda, oltre alla Tyrrell esemplare unico, zero scocche di riserva, due motori Cosworth, uno nuovo e uno usato, e nessun cambio di riserva. No, solo coppia conica, anelli, le parti d'usura da sostituire e via, pedalare. Poi delle gomme GoodYear che il legno delle bacheche era più morbido, guarda, ma avanti così. Ci voleva coraggio, ma il coraggio c'era*».

IN AUSTRIA SI VIAGGIA MEGLIO ANCORA!

L'avventura del team Rondìni prosegue due settimane dopo sull'Osterreichring, nel Gp d'Austria, e le cose si mettono subito bene con più serenità, visto che tutti e venticinque gli iscritti sono ammessi al via. «*In prova ne mettiamo dietro due e entriamo in penultima fila in griglia di partenza. Poi la gara, corsa in condizioni variabili, vede un sacco di ritiri e Alessandro tiene duro, giungendo al traguardo 11esimo su dodici arrivati*». Altro risultato dignitoso, nel giorno del trionfo della Penske con John Watson. «*Gli inglesi ci rispettano* - aggiunge Bielli -, *perfino Bernie Ecclestone, che mi conosce bene, perché ho fatto correre alcune sue Brabham in F.2, si viene a complimentare. Lo stesso Pesenti Rossi è contento, mai uno screzio, tutto fila liscio e si va avanti, verso il Gp d'Olanda*».

LA GRAN DELUSIONE DI ZANDVOORT

Sul più bello, c'è l'inciampo di Zandvoort, nel weekend del 29 agosto 1976. «*Sì, è l'unico neo della nostra avventura. Nelle prove del Gp d'Olanda si manifesta qualche inevitabile problema tecnico e sul più bello la nostra Tyrrell, quando c'è da tirare il colpo per qualificarla, non rende al massimo. È un bel problema, perché ci sono ventisette iscritti e ventisei partenti, per cui all'ultimo momento restiamo fuori, davanti a noi c'è la Surtees di Conny Andersoon e la cosa spiace, in quanto ci eravamo abituati bene. Però comincia a piacerci il fatto di ritrovarci insieme. I compiti son chiari e in fondo ci divertiamo, facendo le cose molto sul serio. Uno s'occupa del cibo, si lavora fino a tardi e poi si va a dormire in pensione, mica in hotel*».

L'ULTIMO HURRÀ A MONZA. POI CIAO, F.1...

Il team di amici si ritrova, senza mai fare test di sviluppo, ai primi di settembre a Monza, per il Gp d'Italia, che segna anche il ritorno in gara di Lauda col volto martoriato dalle fiamme del Nurburgring.

Al box Rondìni, nel frattempo, la consapevolezza è chiara. Il budget è ormai all'osso, ci sono solo i soldi per vivere un'ultima avventura pagando benzina e albergo, poi tutto finirà. Perché il mondiale prevede poi la trasferta in Nord-America coi Gp Usa East e Canada, più il finalone in Giappone. Trasferte economicamente proibitive, per i ragazzi bergamaschi. «*Cosa vuoi, neanche ci pensavamo, a quei viaggi lì* - riflette Gianfranco -. *Per proseguire magari doveva arrivare un gancio dal cielo, uno con un pacco di soldi pronto ad aiutarci, ma questa non è mica favola, è la realtà. Così con noi si complimentano in diversi ma non si presenta nessuno a dare l'iniezione in più. Che peraltro neanche cercavamo, perché eravamo già contentissimi così. Morale della faccenda, quello di Monza si rivela un weekend intenso e contrassegnato da polemiche circa la regolarità di certe benzine e alla fine delle qualifiche noi ci ritroviamo ancora una volta, la terza su quattro, ben qualificati, addirittura in 21esima posizione su 29 in pista. Sì, è vero le due McLaren e la Penske vengono arretrate proprio per la questione dei carburanti, ma non è mica colpa nostra. In griglia di partenza siamo a cinque centesimi di secondo dalla Copersucar del due volte campione del mondo Emerson Fittipaldi e mi sembra un gran bel modo per iniziare il nostro ultimo Gran Premio*». La stessa gara non è certo deludente, con la terza bandiera a scacchi che riuscite a vedere e Alessandro 18esimo davanti alla Shadow di Jarier. «*È una classifica che non la dice tutta, perché siamo costretti per un problemino a una sosta ai box supplementare, ma non importa. A fine gara, smontiamo e impacchettiamo tutto sapendo che non ci saranno repliche, prendendo tante pacche sulle spalle. Consapevoli che abbiamo comunque vissuto un'avventura unica e che presumibilmente non avrà repliche. Alessandro Pesenti Rossi è contento così ed ha intenzione di rallentare progressivamente l'attività, ritirandosi piano piano a vita privata. Per noi, per la nostra piccola squadra, è già tempo di salutare il dorato mondo della F.1*».

UN BILANCIO INCREDIBILE

Eppure l'incredibile impresa del team Rondìni, del pilota Alessandro Pesenti Rossi e del tecnico Gianfranco Bielli sta tutta nei dettagli. Quattro weekend di Gran Premio, tre partenze, altrettanti traguardi visti e un piazzamento addirittura a un soffio dalla top ten. Mai nella storia della F.1 moderna un team così minuscolo e con un budget talmente risicato e modesto è riuscito e riuscirà a ottenere riscontri così premianti. Ma il vero, incredibile miracolo, alligna altrove ed è lo stesso Bielli a rivelarlo, dati alla mano. «*Quattro fine settimana di Gp sui tracciati più veloci e difficili del mondo e l'incredibile verità è che non abbiamo rotto assolutamente nulla. Dirò di più: neanche una riga alla carrozzeria. Alessandro al volante si rivela semplicemente splendido. Una pressione pazzesca, rischi altissimi, nervi saldi, zero cedimenti e nessun errore. Se vogliamo andare a guardare il capello, giusto un paio di testacoda ma innocui, ecco, uno in prova a Zandvoort e un altro a Monza, ma giusto per aggiungere qualcosa, per togliere qualche grammo di terra dalle ruote.*

Casa madre e team privato

Nella foto, la Tyrrell P34 a sei ruote guidata da Depailler davanti alla 007 privata di Pesenti Rossi. La squadra ufficiale si dimostrò molto collaborativa col team Rondini

Alla fine tra le più belle soddisfazioni di questa avventura ci furono i complimenti di Ken Tyrrell

La verità è che il nostro bilancio di squadra alla fine è fantastico. Forse addirittura incredibile, se letto con i criteri di oggidì. E dire che tutto era partito in una sera fredda, tra le nebbie di Adenau, quando il camion della Tyrrell aveva finalmente scaricato davanti quella vecchia 007 che in quel momento ci sembrava la macchina più bella del mondo. Una specie di passaporto verso l'ignoto, verso le curve terribili della Nordschleife che avrebbero rappresentato allo stesso tempo il nostro battesimo, lo shakedown del team, l'esordio di Alessandro in F.1 e anche, penso, una prova fondamentale all'interno delle vite di tutti noi». La vita unisce, la vita allontana. Poi le cose sono andate avanti e ciascuno dei personaggi protagonisti di questa storia prende la sua strada. I fieri meccanici dall'inflessione bergamasca tornano alle loro occupazioni, Alessandro Pesenti Rossi si ritira completamente dalle corse, conduce un'esistenza schiva e appartata, continua a essere la bellissima persona che è sempre stata, oltre che un nonno affettuoso e carino, ma è pronto a minimizzare su tutto. Non lo sentirete mai a vantarsi di niente, neanche una parola. Anche la Formula Uno, i traguardi, l'aver viaggiato ruota a ruota con i migliori di un'epoca che mai tornerà, tra campioni, macchine e circuiti da leggenda, per lui resta una semplice formalità. Una cosa che era bello e giusto provare, perché lui la gavetta l'aveva fatta tutta e correre in F.1 a quasi trentacinque anni avrebbe dato un senso al tutto. Come l'agricoltore che sa ruotare le semine, nobilitando alla fine il suo campo con le sementi più nobili e i raccolti migliori.

Quanto a Gianfranco Bielli, continua tuttora, a quasi 77 anni, a calcare i campi di gara. Nel frattempo ha mostrato competenza e talento tecnico ovunque, dalla F.3000 alle ruote coperte, continuando ai giorni nostri ad aiutare il team Bonaldi, dove supervisore è il figlio Marco. Bielli da team boss dell'Autosport Racing in formula cadetta, nel 1997, ha anche contribuito a lanciare Tom Kristensen, destinato a diventare il campione più vincente nella storia della 24 Ore di Le Mans. Ma lui, proprio come Pesenti Rossi e tutti i protagonisti di questa dolce e italianissima storia, resta coi piedi per terra: «*Dai, la cosa più bella è che finivamo tutte le gare, meravigliando i rivali. Peccato non qualificarci a Zandvoort, ma poteva capitare. E alla fine tutti si sono accorti di noi e ci hanno rispettato. Anche se sinceramente, quasi mezzo secolo dopo, non avrei mai pensato di doverne parlare e di avere molto più spazio di quanto ci fu dato allora. La trovo una specie di rivalutazione della sostanza e questo mi fa piacere, anche se io e Alessandro Pesenti Rossi siamo due cui non piace andare indietro a rivangare le cose passate. Ma certo, roba come questa, la nostra avventura in F.1, merita comunque d'essere conosciuta e anche ricordata. Le nostre imprese d'allora viste col senno di poi hanno finito con l'acquisire un sapore diverso, perché tutta sostanza e spirito appassionato. Magari, invecchiando, piacciono di più e meglio così. Per me, per noi, è stato bellissimo viverle in diretta, ve lo assicuro. L'espressione di Ken Tyrrell alla fine di quel primo incredibile, indimenticabile e terribile weekend del Nurburgring, in quel Gp di Germania che mai nessuno più avrebbe dimenticato, dopo il maltempo, il rogo di Lauda, il secondo via della gara e il primo traguardo del nostro team, resta uno dei momenti più belli della mia e della nostra vita. Mi ricordo ancora come andò: lo Zio Ken arrivò deciso, guardò tutti noi, ci porse la mano e col suo bel sorriso cavallino disse, semplicemente, "Dear gentlemen, my compliments!*».

Kennedy un caso ancora aperto

Questa è la storia incredibile di un pilota irlandese velocissimo e squattrinato, che per finanziarsi emigra in Australia a fare il minatore, insieme al compagno Derek Daly. E, dopo essersi lanciato in F.3, corona il sogno di debuttare in F.1. La sua Shadow parte nel solo Gp di Spagna 1980, ma la gara viene retroattivamente annullata...

MARIO DONNINI

Una storia incredibile!
Kennedy in azione nel Gp di Spagna 1980 con la Shadow. Sopra a sinistra, eccolo in primo piano, quindi appena ritirato al debutto F.1 a Jarama e da minatore col compagno e collega Derek Daly

GOODYEAR
18
GOODYEAR
18

MOET
MOET
AURORA
AFX
BRITISH
Formul
MOPAR
Titbits
Marlboro
TDC
Rolatruc
TUCS

11

Inverno tra il 1974 e il 1975. David Kennedy e Derek Daly stazzano poco più di venti anni, sono irlandesi, corrono in macchina e sognano di arrivare in F.1, ma non hanno il becco d'un quattrino. Così in un pomeriggio d'autunno si ritrovano a discutere sul futuro presso il parcheggio del manicomio di Dundrum, alla periferia di Dublino e arriva la grande decisione. Bisogna dare una svolta. Le cose non possono continuare così. I due si sono uniti perché Daly possiede solo un'auto di serie, una Ford Anglia, mentre Kennedy una scassatissima Formula Ford, così, sovrapponendo gli sforzi, sommati, fanno un pilota quasi normale. Quasi. Perché, in assenza di carrello, l'accordo è che Daly leghi con una corda la sospensione della monoposto alla vettura, per trainarla dalle loro abitazioni fino al circuito di Mondello Park, a quaranta minuti di strada. La Ford Anglia di Daly ha le luci degli stop fulminate e Kennedy nell'abitacolo della F.Ford a ogni semaforo rosso improvvisamente deve indovinare gli spazi di frenata giusti, sennò è la fine.
Poi Daly vende la sua Ford Anglia, mettendoci sopra 400 sterline, a un tipo occhialuto e parrucchinato, il quale gli dà in cambio una F.Ford molto scassata e senza motore. Quest'uomo lavora in banca e sembra troppo vecchio e troppo nerd per fare il pilota: di lui si sa solo che si chiama Eddie Jordan e un giorno diventerà Costruttore di F.1, facendo esordire Michael Schumacher nei Gran Premi, ma questa è un'altra storia. Fatto sta che ora Kennedy e Daly hanno due F.Ford e zero mezzi, ideali e materiali per andare a correre. Da lì parte la più incredibile avventura che due improbabilissimi futuri piloti di F.1 possono pensare di intraprendere per inseguire il loro sogno.

MINATORI PER SPIRITO ROMANTICO

Le possibilità per fare tanti soldi in pochi mesi sono due, per dei ragazzi irlandesi: filare in Alaska ad estrarre petrolio, oppure volare in Australia in miniera. È proprio di questo che Kennedy e Daly stanno parlando, nel parcheggio del manicomio, e alla fine vada per l'Australia. Perché Alaska vorrebbe dire spendere in anticipo 1000 sterline a testa solo per gli equipaggiamenti antifreddo, quindi ciao.
David Kennedy e Derek Daly scelgono l'Australia a fine 1974 e partono via Polonia per arrivare nel Continente Nuovissimo, a Perth. Da qui salgono in un aeroplano leggero che li porta tosto nel bel mezzo del nulla, in direzione nord-ovest, alla famigerata miniera di ferro di Cliff Robe River.
Orari e impegni facili da spiegare. Se fai un turno di otto ore, hai un salario standard piuttosto buono. Se fai un turno doppio di sedici ore, il salario raddoppia, se ti spari un turno triplo di 24 ore filate, il guadagno si moltiplica per tre.
In giro tanti tatuati, molti tossicodipendenti e tantissimi alcolisti. Novantanove per cento della popolazione composta da uomini molto barbuti e poco lavati. Ogni tanto s'ode un colpo di pistola, a volte una salva di spari, poi il silenzio. Vuol dire che s'è capito chi tra i minatori incazzati aveva ragione.

L'INFERNO SFRUTTATO A MO' DI FUTURO SPONSOR

David Kennedy e Derek Daly resistono sei mesi consecutivi, in miniera. Quindi dopo l'inverno-autunno 1974-1975 tornano con 5000 sterline a testa, Kennedy un po' di più, per la verità, e si lanciano entrambi in F.

> *L'avventura dei piloti minatori che vanno a cercare fortuna in capo al mondo è una specie di Spaghetti Western*

Dall'Aurora alla F.1 iridata

Dave Kennedy aveva affilato le armi nella serie Aurora Afx inglese con le vecchie F.1 (nel suo caso con le Wolf della Theodore) prima di arrivare nel mondiale con la nera Shadow Dn11, nella foto grande

Ford. Daly pare ancor più veloce di Kennedy, ma per entrambi ci sarà comunque spazio in F.3. Da lì in poi le carriere dei due divergeranno, anche se resteranno amici per sempre e il destino non mancherà di farli incontrare. Anzi: di farli incredibilmente incrociare di nuovo.

INCROCI MAGICI

Già, questa storia ha strani colpi di luce del destino, diciamo pure degli incroci magici. Incrocio numero 1: Derek Daly in origine è figlio di un pizzicagnolo e deve la passione per le corse a un van parcheggiato un giorno davanti al negozio di suo padre. Derek chiede di chi è quel furgone e cosa contiene, così gli viene spiegato che dentro c'è una fiammente Brabham Bt8 di F.3, gestita da Sid Taylor. Il ragazzo si fa aprire gli sportelli, vede la macchina e resterà innamorato per sempre delle corse. Un paio di lustri dopo, il suo amico David Kennedy arriverà nella F.1 inglese guidando una Wolf della Theodore, il cui manager è proprio Sid Taylor. Incrocio numero 2: quando partono per l'Australia, tutto sembra sfumare, perché Daly ha infilato il passaporto sulla valigia che ha spedito in anticipo, ma poi tutto si aggiusta. Trentacinque anni dopo, David Kennedy, che gestisce il team Status Gp in Gp3 col figlio di Teddy Yip - incrocio magico numero 3 -, diviene manager di Conor Daly, il figlio di Derek, il cui padre un bel giorno, dopo un test a Jerez, riparte ma viene fermato in aeroporto perché si è sbagliato, prendendo con sé il passaporto del figlio invece del suo, e chiama Kennedy, proprio come quella volta del viaggio in Australia, per risolvergli tutto: stessi occhi disperati di Derek e uguale spirito pratico di David, che aggiusta le cose come allora, incrocio magico numero 4.

L'ASCESA IN F.1

Mentre Daly è in F.1 iridata già nel 1978, prima con la moribonda Hesketh e poi con la boccheggiante Ensign, David Kennedy, reduce

Dalla F.1 ai Prototipi

Sopra, l'avventura nei prototipi col motore rotativo Mazda dopo la F.1 porta Kennedy - nell'altra pagina, in un'immagine più recente - a correre per anni alla 24 Ore di Le Mans e nel mondiale endurance

Correre in F.1 sui curvoni sudamericani a inizio 1980 resta un'esperienza estrema quanto indimenticabile

dalla Argo F.3, le monoposto della massima formula le sperimenta a fine stagione in Formula Aurora Afx, la F.1 britannica di serie B, sulla Wolf Wr3 della Theodore, con la quale vince al debutto nella gara finale della stagione, a Snetterton. L'anno successivo, dopo una breve parentesi australe, quando torna non più da minatore ma con la Wolf F.1 della Theodore per sfidare le F.5000, diventa protagonista della stagione Aurora Afx con la Wolf Wr4 ex Scheckter, con cui sfiora il titolo, battuto in extremis da Rupert Keegan su Arrows A1 mk2. Pazienza. Il più è fatto. In vista della stagione 1980 David Kennedy viene chiamato dalla Shadow, gloriosa squadra di F.1, che naviga però in cattive acque. Al suo fianco, almeno per le prime gare, c'è un'altra stellina della F.3, il promettente svedesino Stefan Johansson.

LA BELLEZZA STERILE DELLA SHADOW

Per l'inizio 1980 la Shadow di Don Nichols torna nera, come ai bei tempi del debutto F.1 sponsorizzato Uop, nel 1973. Ma stavolta il motivo dell'all black è diverso: non c'è più una lira e il team è in bancarotta. La Dn11, nata vecchia, è bellissima ma lenta, raffazzonata e ha motori Cosworth con l'asma.

KENNEDY RACCONTA DUE STORIE TOSTE

E qui ci stanno bene due aneddoti di David Kennedy. Questi: *«La F.1 di quei tempi iniziava in Sudamerica e là incontravi una miscela incredibile: i curvoni e l'effetto suolo. Mix estasiante e letale. In Argentina, per esempio, c'era un curvone da prendere in pieno, a 260 chilometri all'ora. Come? Semplice: se le minigonne sigillavano bene la monoposto, tu davi giù tutta, facevi la curva e forse un tempo decente, sennò niente. Nella mia Shadow, ma anche in altre F.1 non al top, le minigonne duravano due giri in qualifica e le sospensioni pure. Poi una delle due componenti si rompeva. Ricordo che passai nel giro di lancio e vidi che all'ester-*

no del curvone avevano piazzato una ciclopica autobotte dei pompieri. "Se esco qui il giro prossimo, sono morto" - pensai dall'abitacolo. Va be', pazienza, giù tutta. Arrivo in quella curva e la Shadow mi parte di netto. Mi ranicchio nell'abitacolo, chiudo gli occhi e aspetto l'impatto devastante, il dolore insopportabile e poi chissà, forse il buio eterno ma... Niente. Dopo una scivolata infinita, la macchina si ferma ed è tutto a posto. Mi guardo in giro: avevano da poco spostato all'interno della curva il camion dei pompieri».

E non finisce qui: *«In Brasile, a Interlagos, dove adesso sorge la "Esse" Senna, c'era un curvone da prendere a 270 km/h e, quando ero nel bel mezzo, il mio sterzo quasi s'inchiodava, tanto che potevo udire il telaio della Shadow cigolare come una porta che nasconde un killer in un film horror. Pensavo fosse suggestione, ma a un bel momento noto il mio compagno Stefan Johansson appena dietro di me, così nel mezzo del curvone, il giro successivo, guardo lo specchietto e lo vedo con gli occhi sbarrati dalla paura, provare le stesse sensazioni che provavo io. Andavo più veloce di lui, ma non bastò. Con la Dn11 non mi qualificai mai».*

LA STRANA STORIA DEL GP DI SPAGNA 1980

Dopo Montecarlo, Kennedy può avere la nuova Shadow Dn12, sulla quale si appuntano tutte le speranze di sopravvivenza del team. Nel frattempo un altro incrocio magico, facciamo il numero 5: la squadra in liquidazione viene rilevata da Teddy Yip che porta Sid Taylor, quello che aveva fatto iniziare a sognare Daly, ora pilota Tyrrell. A Monaco,

intanto, proprio l'amico Derek Daly al via vola e crea una delle più spaventose carambole nella storia della F.1. Tempo pochi giorni e Kennedy prova la Shadow Dn12 a Nogaro e fa altrettanto: *«Un incidente da film, esco adirittura in rettilineo con la vettura che si sbriciola, perché aveva perso il motore e senza motivo apparente!»*. Fantastico. Daly e Kennedy sono illesi.

Hanno iniziato a parlare di sogni e F.1 in un parcheggio d'un manicomio e la F.1 proprio questo si rivela per l'oro: una piazzola d'un ospizio per folli. E si va in Spagna, a Jarama, dove Kennedy corre proprio con la Dn12 rimessa in sesto, al fianco del compagno Geoff Lees, mentre esplode la guerra tra la Federazione presieduta da Balestre e i team inglesi capitanati da Ecclestone. Tanto che i legalisti, ossia Ferrari, Alfa Romeo, Renault abbandonano il weekend di gara che ormai vede tutti ammessi al via, anche se Balestre promette strali, annullamenti, multe e squalifiche. Fatto sta che Kennedy, buon ultimo in prova, è 23esimo ma può finalmente partire in un Gp, coronando il sogno di una vita.

TUTTO VA STORTO E DAVID RESTA FREGATO

Tuttavia ancora una volta il destino ci si mette di mezzo. La corsa di Kennedy dura solo due magici, preziosi e meritatissimi giri... *«Parto bene* - racconta David - *e recupero qualche posizione ma in mezzo al mucchio la mia Shadow soffre le perturbazioni aerodinamiche create dalle altre vetture e all'inizio del secondo giro diventa talmente instabile, che finisco fuori alla prima curva»*. La sua carriera nei Gp finirebbe qui, perché, subito dopo il Gp di Francia, la Shadow by Theodore getta la spugna e chiude bottega.

Ma il peggio non è neanche questo, perché la Fia pochi giorni dopo il Gp di Spagna emette una statuizione in cui annulla la corsa, che non può quindi fregiarsi di validità iridata. Morale della favola l'unica partenza in F.1 di Kennedy si vaporizza per sempre. È e resta il solo pilota nella storia del mondiale ad aver avuto una presenza iridata retroattivamente annullata.

UN BELLISSIMO PROSIEGUO

Lui non s'abbatte. Emigra negli States nella Can-Am 1981 ed è quarto al Glen, con la Frissbee di Prophet, quindi si dà alle gare prototipi insieme al gentleman driver Martin Birrane, per poi piazzarsi alla Mazda nel mondiale prototipi, dove diventa fondamentale nello sviluppo del motore rotativo che vincerà la 24 Ore di Le Mans nel 1991, anche se lui quel giorno è sesto.

Corre fino al 1994, quindi gestisce la Grand Prix Racewear, azienda dominante nell'ambito dell'abbigliamento racing e fa da manager a piloti validi quali Ralf Firman, Richard Lyons e Robert Wickens. Di più: è commentatore F.1 per RTE e manager per il team Status Gp, in Gp3, fino a dirigere il circuito di Mondello Park, sì, in Irlanda, dove tutto era iniziato. E questo è il settimo e ultimo incrocio magico, con una chiosa di Kennedy medesimo: «Non importa che mi abbiano annullato quel Gp di F.1 in cui avevo corso, che resta comunque a curriculum, anzi, proprio per questo strano retroscena, di me se ne parla ancora. E, in ogni caso, farmi conoscere nelle mie vicissitudini con la Shadow mi ha poi consentito di avere altre chance, che mi hanno regalato una bella carriera. Ne sono molto felice».

> *Non importa che abbiano annullato l'unico Gp in cui ho corso. I guai avuti in F.1 mi hanno dato gli stimoli per riscattarmi altrove*

L'illusione Shadow

Kennedy in qualifica a Monaco 1980 con la Shadow Dn11 che non conquisterà il posto in griglia. Nell'altra pagina, David col suo bellissimo casco Simpson

Colpo grosso alla Vecchia Stazione

Due diamanti che valgono altrettanti appartamenti per comuni mortali. Questa la scommessa folle che porta le Jaguar in pista con gemme incastonate sul musetto, a Montecarlo 2004. Il risultato? Clamoroso col furto più incredibile nella storia della Formula Uno. Colpa di Diabolik?

DI MARIO DONNINI

Questa storia non è una semplice favola vera e un po' noir sulla Formula Uno di poco tempo fa, ma un vero e proprio viaggio nella civiltà dei Gran Premi d'inizio terzo millennio. Nei suoi sfarzi, nelle entusiaste e compiaciute follie, nonché nelle ricche miserie che la rendono palcoscenico di ostentazione, il quale, come sempre accade in questi casi, da dichiaratamente irraggiungibile e altero, diventa involontariamente buffo e, infine, un tantino imbarazzante.

All'insegna di glamour, chic, limited edition e blindato esclusivismo, che sfavillando, ma anche sfarfallando, faranno sempre più allontanare il cuore della faccenda dai motivi fondanti, ovvero sfida tecnologica, coraggio, cuore e rischio. In favore di guadagno indiscriminato, turbomercantilismo, sterilizzazione castrante dall'estremo e instaurazione d'una monocrazia diretta all'apparenza miliardaria, al culto dell'immagine luccicante quanto sciapetta e non certo e non più alla sostanza dura e pura costituente la base culturale ed esistenziale sulla quale poggiano filosoficamente e geneticamente Formula Uno, automobilismo e Motorsport.

LA F.1 COME CASA DELLE CASE

Stagione di corse 2004, primavera inoltrata. Siamo all'apice di quella che Bernie Ecclestone sognava come la Formula Uno dei grandi Costruttori mondiali. Lontani sono i tempi in cui Enzo Ferrari tirando a

Quando i diamanti non sono per sempre!
Klien mostra il diamante incastonato sul musetto della sua Jaguar a Monaco 2004, ma ben presto scoprirà che la sistemazione è solo... provvisoria!

risparmiare la lira e facendo tutto da solo se la combatteva contro gli assemblatori inglesi. Tramontata è l'era della prima ondata dei soggetti forti, arrivati nei Gp dalla fine degli Anni '70 all'inizio degli '80, con la scusa di fornire il turbo, vedi Renault, Honda, Porsche e Bmw. Adesso i marchi buoni ci son tutti, la Formula uno è diventata la Casa delle Case, ospitando le nobili sette sorelle: perfino la un tempo corteggiatissima, immensa e riottosa Toyota, amante dei rally e dell'endurance e sempre negatasi alle lusinghe di Bernie. Così il Circo Iridato alla dominante Ferrari di Schumi accompagna e contrappone gioiellerie tipo Bmw (con la Williams), Mercedes (con McLaren), Renault, Honda (con la Bar), la Toyota medesima e quindi la Jaguar, di proprietà Ford. Jordan, Sauber e Minardi seguono a far da comprimarie della compagnia cantante, la quale vive allegramente all'insegna della regola del mille. La leggenda dice che mille sarebbero infatti i dipendenti complessivi dei top team, cinquecento per star dietro al telaio e altrettanti per i motori aspirati V10 3.0, e mille i milioni di dollari, metà per comparto, per far parte dei top.

IL MORSO JAGUAR

E siamo al soggetto privilegiato della nostra storia, la simpatica Jaguar Racing, diretta da David Pitchford, assecondato da Ian Pocock, all'interno di una struttura nata rilevando la Stewart Grand Prix del tre volte campione del mondo Jackie. In un processo tecnico-sportivo-filosofico che, malgrado gli sforzi profusi, segna una beffarda

inversione di marcia rispetto alla sua genesi. Mentre il piccolo team di Jackie Stewart riusciva, spendendo ragionevolmente, perfino a vincere, la Casa della belva investe un oceano di soldi per rilevare il marchio, butta sul tavolo da gioco altrettante sostanze per ingaggiare di volta in volta timonieri di grido quali Bobby Rahal o Niki Lauda, più piloti di nome quali il viceiridato 1999 Eddie Irvine, ma, di fatto, la squadra, a parte qualche sbevazzata sul podio, non cava un ragno dal buco, mai andando oltre il settimo posto tra i Costruttori. Ossia, quasi la peggio tra le mejo. E il 2004, quinta stagione del programma, il giochino comincia a mostrare ansiogenamente la corda. Ma nella F.1 delle Case, a Bernie non importa cosa combini, conta soprattutto il cinema che fai e sai garantire.

UN APPOSITO UNVEILING CON LA TOP MODEL!

E di cinema la Jaguar Racing, a prescindere dai risultati, col suo bel nome e non solo, ne assicura tanto, in F.1. Tanto per dirne una, l'anno prima, il 2003, nella gara più arrapante del mondiale, a Montecarlo, il team sfoggia in livrea uno spettacolare gattone rosa, voluto dallo sponsor Steinmetz e poco dopo, nella gara di Silverstone, ai box fa capolino nientemeno che Arnold Schwarzenegger, per pubblicizzare il film più fresco della franchise Terminator. In pista, tuttavia, poche le novità, con la R5 by Ben Agathangelou che nel 2004 fa bella figura solo in Malesia, dove in qualifica è seconda, ma poi un avvio moscio della sua punta di diamante Mark Webber vanifica tutto. Accanto all'australiano, il secondo driver è il debuttante austriaco Christian Klien, non irresistibile nell'ascesa in F.1 ma desiderabile assai, in quanto foriero del ricco sponsor che ne accompagna le aggraziate movenze, ovvero la sempre più emergente e ambiziosa Red Bull. Dato che in pista di cose belle ne capitano pochine, in vista

Quel ritiro maledetto!
Klien, a lato, ha appena sbattuto alla Vecchia Stazione: addio diamante. Sopra, il ritiro dell'altra Jaguar, guidata da Webber, col suo prezioso tuttavia condotto in salvo...

del Gp di Montecarlo, il più atteso, "in" e gravitazionale dell'intera stagione di F.1, il team Jaguar ripresenta al pubblico la monoposto R5 in una specie di salottiero reboot organizzato dallo sponsor Steimetz, annunciando una sorprendente new livery e un'iniziativa che farà parlare di sé per anni e anni. Infatti il 19 maggio 2004 lo stato maggiore del team capitanato dal Managing Director Pitchford si dà appuntamento proprio a Montecarlo per un'operazione senza precedenti, la quale presenta al pubblico, semplicemente, la nuova colorazione, in una serata che vede unirsi la Steinmetz, che si autodefinisce - giustamente - nell'invito, la creatrice dei diamanti più preziosi del mondo e dal taglio più fine, alla Warner Bros, la quale a sua volta nel weekend del Gp di Monaco pubblicizzerà sulla carrozzeria Jaguar il suo nuovo film Ocean's Twelve del regista Steven Soderbergh, ovvero il seguito di Ocean's Eleven. Wow.
Il tutto, assicurando al box Jaguar la più grande mitragliata simultanea di star nella storia della F.1, con George Clooney, Brad Bitt e Matt Damon a rendere il weekend indimenticabile. E questo è niente, perché nella seratona monegasca di vernissage la supermodella Bridget Hall diventa simbolo della clamorosa iniziativa che verrà presa proprio in occasione del Gran Premio più classico e cool del mondiale. Il meraviglioso collier di diamanti indossato dalla top model è solo l'antipasto di quello che l'israeliana Steinmetz, diamonds trader d'eccellenza mondiale, assicurerà in pista. Perché le due romantiche Jaguar scenderanno sul circuto salotto, indossando sul muso roba mai vista prima in F.1. Due diamanti dal diametro di circa un centimetro, incastonati sui rispettivi musetti di Webber e Klien, a suggellare uno dei riti più spettacolari e stordenti di luxury brand, jet set e media glamour.
In altre parole, la Jaguar a Montecarlo ha tutte le premesse per combinare tecnicamente e agonisticamente poco o niente, eppure sta gettando le premesse per calamitare come non mai l'attenzione di chiunque, creando un abbacinante evento nell'evento.
Tanto che ci pensano i tre piloti, oltre ai titolari Webber e Klien c'è pure la riserva Wirdheim, a togliere il velo alla solita e dedudente R5, per mostrare la gioia che sfolgora dall'avantreno dell'altrimenti non troppo ammirata vettura.

BOX JAGUAR DA LEGGENDA

In poche parole, anche se per assicurarsi il primato là davanti lottano ben altri, il box Jaguar diventa terreno di emozioni e leggenda. Pure Bernie Ecclestone arriva felice al box dei Gattoni per spararsi una foto ricordo con Clooney, Pitt e Damon, in presenza dei musetti gioiellati e perfino dei piloti Klien e Webber. Poi, ovvio, sulla stima dei diamanti in pista se ne dicono tante. Gli esperti dicono che possono valere dai 250mila euro ciascuno ai 300mila, uno statunitense dall'aria esperta dice che lui 420mila dollari ce li butterebbe tutti, anche perché al valore venale ora le gioie sommano anche il vanto d'essere i soli dimanti di quella caratura ad aver preso parte a un weekend di corsa in F.1 sul

Sparizione misteriosa
La Jaguar è ferma al Loews e il diamante è già sparito. A destra, l'attore Clooney sembra chiedere a Klien: "Ma che fine ha fatto, il prezioso?", che era nel musetto, in basso

tracciato più antico, ricco ed esclusivo del mondiale. Ma torniamo ai nostri eroi felinidi, perché il colpo di scena è dietro l'angolo. Anzi, nel bel mezzo di un rampino, ovvero della curvetta che condivide con la Source di Spa il primato delle due pieghette più lente nella storia della F.1 moderna. Bene, pronti-via e là davanti la battaglia divampa, mentre le Jaguar procedono apparentemente disciplinate, di conserva e attendiste nel serpentone delle monoposto che come sempre, tra un brivido e l'altro, passa la strettoia di Santa Devota, incamminandosi verso il Casino. Okay.

COLPO DI SCENA AL LOEWS!

Dura tanto, emotivamente, il primo giro a Montecarlo, sembra non finire mai, riservando brividi e colpi di scena. Dirò di più. In media, succedono più cose nel passaggio iniziale, che in tutti quelli restanti. Un rookie come Christian Klien dovrebbe avere mille occhi e, come target principale della corsa, proprio restare indenne ai chilometri d'introduzione. E invece no. Giunto alla secchissima sinistrorsa dell'Hotel Loews, che i veterani preferiscono ancora chiamare la curva della Vecchia Stazione, il ventenne austriaco perde piuttosto goffamente il controllo della sua Jaguar, andando a impattare con l'avantreno, a una velocità precisamente calcolata di 113 chilometri orari contro le barriere della sezione, alla velocità più blanda e inoffensiva mai immaginata dal dio delle corse.

IL DIAMANTE NON C'È PIÙ!

La Jaguar di Klien ha danni alle sospensioni ed è subito fuori gara. Il resto è cosa vista mille volte. I commissari s'affannano a togliere di mezzo da esterno curva la vettura sbicentrata e ammaccata, arriva la gru, i fotografi scattano facendo crepitare disperatamente i loro cannoni fantastici. Quindi le bandiere gialle, il viavai dei marshal per pulire i detriti che, malgrado l'impatto a bassa velocità, interessano i duecento metri successivi del tracciato. E poi via, si continua, per il prosieguo e l'epilogo della gara che conoscete già. Ma nel frattempo, al box Jaguar, cominciano le prime botte di palpitazioni, traducibili nella domandina: tutto bene per il diamante, vero? E ovviamente in quel momento nessuno può rispondere. Il portavoce del team Nav Sidhu racconta senza problemi: «*Di solito a quel punto avremmo dovuto essere piuttosto preoccupati per le condizioni della macchina o del pilota. Ma devo essere sincero: istintivamente in quel momento, appena visto che Christian era uscito dall'abitacolo senza alcun problema, il mio pensiero preoccupatissimo è corso verso il destino del diamante*».

Le macchine continuano a sfrecciare per un'ora e tre quarti e non si può far niente. Solo aspettare. Tutti tacciono e restano concentrati sulla pista. Decine tra addetti, fotografi, chissà, spettatori o chi altri. Ma uno di loro, certamente, ha una ragione in più, un ottimo motivo per fare l'indifferente. Anzi, minimo un quarto di milione di motivi. Intanto all'11esimo giro anche Webber è fuori per la trasmissione out. Nelle more del ritiro, il musetto finisce tutto sporco e impolverato, ma il diamante, in qualche modo, è salvo e torna a casa sua. Sì, va beh, ma l'altro?

OVVIO: NESSUNO HA VISTO NIENTE

Appena riaperto il circuito, a gara finita i Jaguar boys si precipitano disperatamente alla Vecchia Stazione, cominciando una sorta di esame a tappeto di circuito e prossimanze: dove può essere mai finito il diamante? L'avrà raccolto un commissario mentre puliva la pista? Per caso, è volato via nell'impatto, finendo chissadove, magari a tiro di un fortunato spettatore, se non di un ignaro passante? Ovvero è toccato a un fotografo, a un pompiere, a una madre di famiglia o a un bambino, l'onore di metter mano a un giocattolo così inatteso e prestigioso? Insomma, cavolo, è stato forse Diabolik? Solo il re del terrore e sovrano dei furti spettacolari avrebbe potuto prevedere al millesimo una storia del genere... Già, proprio lui che da oltre mezzo secolo è un fedelissimo Jaguar, con la sua E-Type, pensa te... Ma anche se Montecarlo in tutto il pianeta Terra è il luogo contenente maggior ricchezza per centimetro quadrato, se butti via un diamante e lo cerchi per benino solo dopo dure ore, Diabolik o non Diabolik, stai certo che qualcuno lo ha già raccolto prima di te. E questo resta, per sempre, il destino del leggendario e mai più ritrovato diamante della Steinmetz.

LA GUIDA PIÙ DISPENDIOSA NELLA STORIA F.1!

Il comunicato Jaguar che arriva in sala stampa attira attenzione molto più dei risultati del team. Recita testualmente: "Christian ha perso lo sterzo e colpito le barriere, essendo subito costretto al ritiro. La monoposto ha fatto ritorno ai box purtroppo sprovvista del diamante che recava nel musetto, il quale, mentre scriviamo queste righe, deve ancora essere ritrovato". Dirò di più. Il diamante non sarà mai più visto, uscendo per sempre dal musetto della Jaguar e entrando a far parte dell'immaginario collettivo più leggendario nella storia della F.1.
«*La considero nell'arco di tempo la guida più dispendiosa in tutta la storia della categoria*» - ammette scherzando a tutt'oggi il pilota Christian Klien, che su twitter ogni tanto ripubblica una foto della sua R5 monegasca per ricordare questa storia, peraltro quella che curiosamente lo fa restare più di altre nella memoria dei fans della F.1. Ma a suggellare il pasticcio verificatosi c'è la battuta fatalista dell'addetto stampa Jaguar, il solito Nav Sidhu, che aggiunge: «*Credo proprio che quel giorno qualcuno se ne sia andato dalla curva del Loews avendo in tasca qualcosina di più di un semplice racing souvenir...*». E a colpire è il fatto che tutti coloro che si sono occupati di questa faccenda concordano nel sostenere che il gioiello non fosse mica assicurato...

UN FINALE CHE FA RIFLETTERE

E la storia non finisce qui, per la squadra. Perché dal giorno della scomparsa del gioiello di (quasi)inestimabile valore, tutto va per il verso storto. In tutto dieci punticini iridati, un paio di sesti posti, uno per pilota, e ancora un deludente settimo posto finale nel mondiale 2004 Per il futuro non si vedono prospettive, le spese per sostenere il gioco sono immani e la Ford stacca la spina. Il team chiuderà a fine stagione, se non arriverà qualcuno a rilevare il tutto.
Morale della favola, ormai decisamente a tinte fosche, senza gancio dal cielo alla ex Jaguar Racing, dopo aver ospitato star di Hollywood e seminato diamanti per le vie di Montecarlo, per fine anno rischiano di non poter pagare la monnezza e le bollette della luce.
Ma poi lo sponsor del ragazzo che aveva sbattuto perdendo la gemma alla Vecchia Stazione, ovvero la Red Bull supporter di Christian Klien, salva baracca e burattini. Dando una sterzata così potente, che nel giro di cinque anni avrà inizio uno dei cicli vincenti più gloriosi nella storia della F.1, con Vettel, Newey e Renault. Ciclo che si sublima però, nel bel mezzo della crisi economica globale iniziata nel 2008, che cambia volto della F.1, tagliando spese e ambizioni, facendo scappare diverse Case e ridicolizzando i trionfalismi da baraccone e le spese faraoniche e autocompiaciute, nel Circus.
La strana storia della Jaguar Racing, il team più glamour e simpatico del mondiale 2004, che pochi mesi dopo la gemma smarrita si ritrova per un po' con le maestranze in crisi d'ansia - insieme a quelle della partner Cosworth - resta lì, pronta a farsi leggere e rileggere. E, soprattutto, a insegnarci qualcosa.

Caffi, il flp Porsche F.1 e la forza di ricominciare

Questo è il peggior rovescio di una Casa nella storia dei Gp: quello che lega il motore tedesco alla Footwork, a inizio 1991. Connubio ricco di dollari e ambizioni, ma subito naufragato in una catastrofe che causa addirittura lo stop anticipato del programma sportivo. Una storia per la prima volta rivissuta da un protagonista diretto

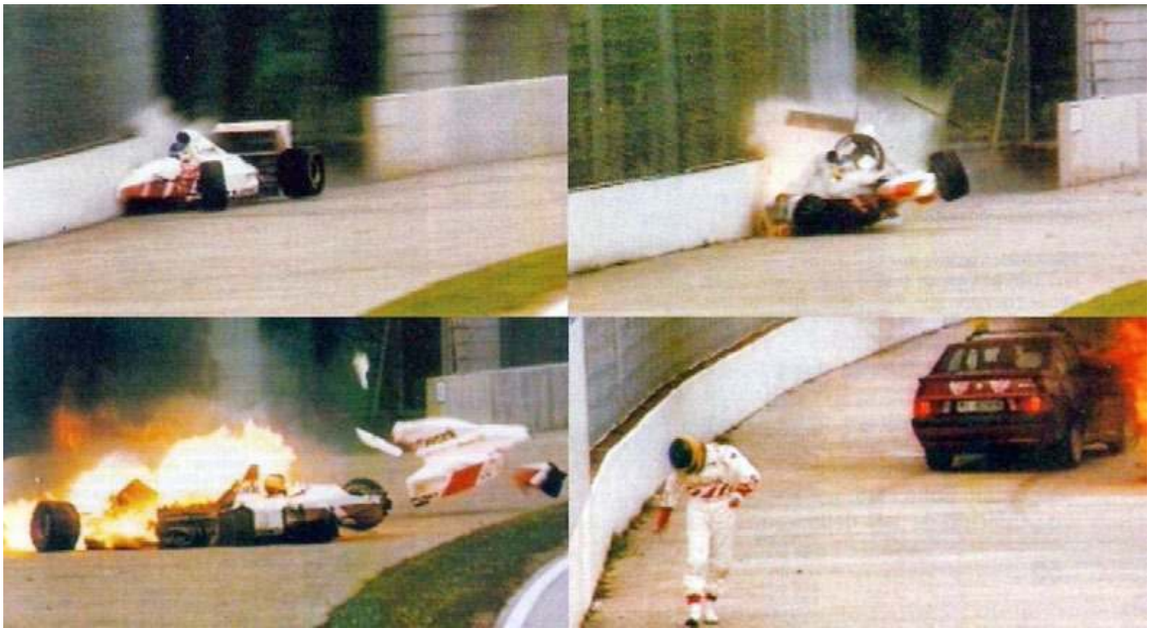
DI MARIO DONNINI

Alex, una vita nelle corse

A sinistra Caffi in prova con la Footwork A11c a motore Porsche a inizio 1991 e, a destra, nel 2016 dopo aver vinto il Gp di Monaco 2016 per F.1 storiche. Sotto è con Oliver, Alboreto e il V12 Porsche. Infine, ecco Hans Mezger mitico progettista del propulsore tedesco, con il celeberrimo Tag-Porsche 6 cilindri turbo

Questa è la storia di un ragazzo come tanti che ha un talento come pochi e ottiene tutto troppo in fretta, per poi restare improvvisamente con quasi niente in mano. Ma da lì trova forza, motivazioni e chance per maturare, ricostruendosi una carriera e diventando un uomo. Questa, tuttavia, è anche la narrazione del più grande flop nella storia della F.1, quello del motore Porsche montato nella prima parte del 1991 sulle Footwork di Alex Caffi - che sarebbe poi il ragazzo bresciano di cui sopra, e di Michele Alboreto. «La mia è una storia particolare, perché sono uno degli ultimi normali ad arrivare in F.1 - debutta Alex Caffi, classe 1964 -, e per normale *intendo un ragazzo semplice, di provincia, diciamo pure di paese. E anche quella F.1 lì era diversa da quella di oggi. Sai, non voglio fare come fanno certi che invecchiando lodano i bei tempi andati, ma mi limito a dire che la mia F.1 era ben diversa da questa su basi analitiche, concrete, numeriche. Non c'erano venti macchine, no, al tempo, a fine Anni '80, ce ne erano quaranta, in lizza. Otto o nove tornavano a casa già dalle prequalifiche del venerdì mattina, cinque o sei dopo le qualifiche del sabato, per lasciare spazio ai ventisei o ventiquattro selezionati per la gara, a Monaco addirittura venti. In gara, non potevi mai dire d'aver capito come sarebbe andata a finire. Mica arrivavano tutti, no, magari eri in testa anche con mezzo minuto di vantaggio e qualcosa si poteva rompere. Non c'era mai certezza, di niente. E su quaranta iscritti andavano a punti solo sei arrivati. Be', se ti piazzi settimo in uno scenario del genere, è ben diverso che se giungi settimo con venti partenti fissi e il fine gara assicurato da una tecnologia perfetta, come adesso. Io, per esempio, sono giunto molte volte tra il 7° e il 10°, restando a secco di punteggio, da regolamento: l'avessi fatto ora, avrei preso una montagna di punti. Siamo proprio su due pianeti diversi. Poi aggiungo, e questo non è un dato di fatto ma un'opinione condivisa, che quella da metà Anni '80 è stata un'era gloriosa, con meno aiuti in macchina, la guida oggettivamente più difficile e una stupenda generazione di campioni in pista: Senna, Prost, Mansell e Piquet su tutti, ma anche tanti altri manici».*

In F.1 ci arrivi nel 1986 con l'Osella, a Monza, con cui poi corri tutta la stagione successiva. «*Sarò eternamente grato a Enzo Osella per la magnifica chance. Ho solo ventidue anni e trovarmi all'improvviso in F.1 è un sogno, ma anche un divertimento, un gioco. Lo vivo con immensa allegria, senza sentire pressioni folli o chissà cosa. Resto uno di provincia e non ci vedo niente di male, perché tra l'altro mi piace il verde, la campagna, ho il mio gruppo di amici e, semplicemente, il sabato sera invece che andare in discoteca o sul Lago d'Iseo, si va a correre dei Gran Premi, ma con lo stesso spirito. Nell'abitacolo dell'Osella i meccanici mi mettono la foto di Vasco Rossi, perché è il mio preferito e adoro andare ai suoi concerti. Tra l'altro poi l'ho pure conosciuto, Vasco, perché è venuto a trovarmi ai box, nel Gp di Imola 1989. Poi, chiaro, in F.1 ci arrivo perché io stesso investo, coinvolgendo qualche sponsor, sennò mica nessuno ti viene a chiamare. Ma tutto avviene in modo naturale, gioioso, sorridente. Faccio l'esperienza giusta e quindi, in chiave 1988, arriva la convocazione della BMS Dallara della Scuderia Italia*».Stavolta il ragazzo di provincia gode ancora di più, perché praticamente ti chiama la squadra di casa, nella tua Brescia. «*Due anni bellissimi. Devo ringraziare innanzitutto l'ingegner Dallara. In fondo nell'Euro F.3 1985 in prova unica ero stato il primo a portare il successo il suo marchio, a livello internazionale. La verità è che lui ha sempre creduto in me e lo dimostra nel momento più importante. Dai, in pratica mi ritro-*



vo col team sotto casa e tutte le sere posso andare a trovare i meccanici. Ai box si parla solo in bresciano strettissimo, quando occorre si impreca e si smadonna in puro dialetto, tanto che nessun rivale può spiare le nostre conversazioni, tanto non capirebbe... Scherzi a parte, è un biennio magico, in cui cresciamo tutti. Il sottoscritto, la squadra di Lucchini, la stessa Dallara e i risultati si vedono. Il primo anno corro da solo e porto il team fuori dall'inferno delle prequalifiche. E per la seconda stagione accanto a me arriva Andrea De Cesaris, che è uno dei piloti più veloci, esperti e duri del Circus. Bene, no problem, io sono lì. Mi esprimo ai suoi livelli».

Gran belle giornate e anche qualche cosa da chiarire, direi. *«Be' si, il mio quarto posto a Montecarlo è da sottolineare e a Phoenix potrei andare a podio, ma doppiando Andrea ci tocchiamo e in pratica lui mi butta fuori. Diciamo che subito dopo spererei in una presa di posizione netta del team a mio favore, che però non arriva e un po' mi sorprendo, ci resto male. Tra l'altro a inizio stagione m'era ritoccato di fare le prequalifiche, ma okay. Quindi arriva il bagnato e complicato Gp del Canada e per una serie di scelte giuste dai box Andrea finisce terzo e io sesto, dopo il podio negato di Phoenix. Dai, va bene anche così, ma non sono entusiasta, ecco».* La tua vita cambia e con essa la percezione che ha di te l'intero Circus della F.1 quando lotti al top nel weekend del Gp d'Ungheria, a Budapest 1989. Terzo in griglia, a sfidare per la pole fino all'ultimo Senna e Patrese, poi ancora terzo nelle primissime fasi di gara e infine settimo a fine corsa. Non si fa che parlare di te. Ma cosa accade, in segreto, sotto il pelo dell'acqua? *«Ho 25 anni e capisco per certi versi d'avere svoltato. Mi chiama addirittura Ron Dennis della McLaren, che mi vuol conoscere, tramite Aleardo Buzzi della Marlboro. È un pour parler nel suo motorhome e rappresenta un bellissimo segnale, così come i complimenti di Cesare Fiorio della Ferrari. Poi a settembre, a Monza, mi chiamano pure Frank Williams e Patrick Head, anche loro nel motorhome, e si comincia a far sul serio. La Williams in pratica sta verificando l'ipotesi di ingaggiarmi. E non finisce qui, perché mi cerca anche la Benetton con Rory Byrne e il neoarrivato Flavio Briatore e, già che ci sono, vado in visita alla Lotus e non trascuro la Arrows, che si sta trasformando in Footwork, accolto nella sede di Milton Keynes».*

E qui comincia tutto. Nel frattempo, però, finisce la storia con la Scuderia Italia. *«Quando vengono a sapere che mi sto guardando attorno, loro alzano una barriera e in pratica smettono di parlare con me. Forti anche del fatto che sono ancora un anno sotto contratto. Con una clausola che prevede, per liberarmi in anticipo, una penale di un miliardo di lire. E questo diventa un buon motivo per scoraggiare eventuali team interessati. Alla fine, Frank Williams si defila, altri arretrano e a restare in piedi è la possibilità di un accordo in chiave Arrows, con Jackie Oliver e Alan Rees che credono molto in me. Dal punto di vista economico il team inglese sta passando nelle mani*

Quel crash di Michele

A lato, Alboreto con la vecchia Footwork a Imola, dopo che la nuova è andata distrutta in un crash al Tamburello, nell'altra pagina. Al centro, il giovane Alex Caffi e, a sinistra, il controverso motore V12 della Porsche per il 1991

del magnate giapponese Wataru Ohasi della Footwork, pure lui molto interessato e per niente spaventato dalla penale che c'è da pagare». Ohashi sta predisponendo un piano d'assalto alla F.1 dalle interconnessioni di potenza inimmaginabile, forse il progetto più ambizioso e aggressivo che ha mai caratterizzato un piccolo team nei Gp. Puoi spiegarlo nei dettagli? *«Tanto per cominciare, la Footwoork al tempo è un colosso giapponese dalle attività multiformi, che opera dapprima nei trasporti e nella logistica, ma poi ramifica attività e investimenti fino addirittura ad arrivare a costruire sottomarini. Ohashi è il grande capo incontrastato e parla senza timori d'investire cento milioni di dollari in F.1 dopo aver acquisito il team. Il primo anno, il 1990, è di rodaggio, con ancora il nome Arrows e i soliti motori Cosworth, ma dal 1991 c'è la certezza di legarsi alla Porsche, in veste di fornitrice pagata, per una partnership clamorosa con la Casa reduce dai trionfi a ripetizione con Lauda e Prost, nella prima era turbo. Da lì la Arrows diventerà Footwork, avrà il miglior motore della F.1, o, in ogni caso, un'unità pronta a diventarlo, e due piloti di comprovato valore: Michele Alboreto, affamato di successi fin dalla fine del suo rapporto con la Ferrari, e Alex Caffi, nuovo talento pronto a dire la sua. E così come la McLaren-Tag-Porsche aveva potuto contare sull'esperienza di Lauda e sul talento nascente di Prost, Footwork avrà la consistenza di Alboreto e la freschezza di Caffi. Il progettista del motore sarà sempre il geniale Hans Mezger, il genio della 917 e del Tag turbo, e la macchina nascerà al tavolo da disegno di Alan Jenkins, mente di assoluto valore. Solo a sentir snocciolare progetti e nomi del genere fa effetto, anche perché è tutto vero, i soggetti coinvolti sono pronti all'appello e pure i soldi ci sono».* Il che sarebbe a dire? *«Che pagano la penale di un miliardo di lire per svincolarmi, senza battere ciglio e poi...».* Be', ormai puoi rivelare anche il resto, no? *«Ma sì, tanto ormai son soldi che ho speso tutti, Aahahahahah!!! Dai, qualcuno l'aveva anche ipotizzato e lo confermo: dalla Footwork Arrows riceverò un milione di dollari nel 1990 e un altro milione di dollari nel 1991 e premetto fin da ora che loro si dimostreranno correttissimi, fino all'ultima monetina. Tutto vero. Ma non è solo questione di soldi, anzi. La verità è che firmo perché sentiamo tutti che stiamo contribuendo a un'impresa che potrebbe passare alla storia della Formula Uno, viste le premesse».* Con un primo anno esplorativo, dicevamo. *«Il 1990 lo è. La Arrows A11 e la A11B si difendono col Cosworth, io e Michele assommiamo tanti piazzamenti e alla fine come team prendiamo due punti, grazie al mio quinto posto a Montecarlo, gara da sempre a me amica, dopo una delle rimonte dal fondo più belle e sorprendenti nel Principato. Siamo noni nella classifica Costruttori: può anche andare, perché il bello, la roba tosta, sta per arrivare. Pensa, Ohashi, crede sempre più nel progetto e investe senza badare a spese. Al Gp del Giappone, noi piloti e la dirigenza del team facciamo il tratto dall'albergo al circuito a bordo di una flotta di due megaelicotteri: uno per noi, l'altro per i nostri bagagli. Da Arrows-Cosworth a Footwoork-Porsche nulla sarà più come prima...».* Arriva il tanto sospirato 1991: Ohashi paga a Porsche 20 milioni di dollari per il primo anno di fornitura, 23 per il secondo e 25 per il terzo. E a inizio stagione ecco il primo, attesissimo test del fantomatico motore Porsche 3512 V12 3,5 litri, montato sul telaio della A11C. *«Accade un giorno d'inverno a Silverstone, sulla pista sud* - racconta Alex -. *C'è un freddo polare e ho l'onore e il compito d'accendere il motore e di fargli percorrere qualche tornata. Diciamo tre giri piano. Okay. Andiamo. Prima, seconda, terza, vedo 8mila giri, comincio col guidare bello cauto e poco dopo s'inchioda tutto. Ma perché mai? Boh, magari avrò fatto qualche cavolata... Chiamo Alboreto al telefono e gli dico, mah, Michele, poco da fare, s'è rotto tutto e subito, dai, vedremo e lui è d'accordo con me: dai, vedremo».*

Il secondo test del motorone, molto più serio del primo, è programmato in Francia, al Paul Ricard, pochi giorni dopo. *«Per l'occasione porto il mio amico, Oliviero, il fratello di Fabrizio Borra, futuro preparatore atletico di Alonso, per fargli vedere la F.1 che non ha mai gustato dal vivo. Addirittura da provare ho tre esemplari di motori Porsche al box, con tanto di bilico della Casa. Ci sarà da lavorare tanto, penso. Okay. L'accendiamo. Prima, seconda, terza e vai. Al Mistral, percorro tutto il rettilineo, arrivo in curva a Signes e il motore si rompe. Bang. Fine. Be', dai, può capitare. Torno ai box. Due ore di lavoro per montare un altro esemplare. Prima, seconda, terza e vai. Mistral, Signes e si rompe pure questo. Oh, cavolo. Vediamo il terzo... Prima, seconda, terza, Mistral, Signes e in mezzo alla solita curva, Bang! Festa finita. Il mio amico è stato lì ad aspettarmi sette ore e non mi ha visto mai passare, i motori sono tutti a pezzi. E non abbiamo percorso neanche un giro intero. Spiegazione: Signes è una curva estrema e lì l'olio centrifugava, così il motore puntualmente si rompeva. Punto».* Il via del mondiale 1991 si sta avvicinando e voi, tra i più attesi, siete clamorosamente impreparati. Il mitico Hans Mezger ha sempre il muso lungo, Jackie Oliver e Alan Jenkins sono impassibili e Michele Alboreto condivide appieno la tua preoccupazione... *«Di più, si comporterà in ogni momento da fratello maggiore, con me. Un signore, un galantuomo e anche un gran pilota, Michele. Ma il motore non va proprio. E più i giorni e i mesi passano, più il dramma tecnico e sportivo diventa evidente. Quando comincia il mondiale, i fine settimana dei Gp danno risultati inattesi, spiazzanti, terribili. Il nostro propulsore Porsche non è affidabile e se tiri, appena lo sforzi, si rompe. Se provi a depotenziarlo, magari tiene, ma la macchina si rivela così lenta, che non si qualifica. Perché, attenzione, hai ragione quando dici che il nostro flop è peggiore di quello Honda con Alonso, ma è anche vero che loro erano in venti a provare e in venti a partire, quindi potevano comunque girare e far chilometri tranquilli, in prova e in corsa. Noi no. In quella F.1 se in prova rompevi o andavi piano, restavi fuori dalla griglia. E noi se non giriamo, non miglioriamo, se non miglioriamo siamo sempre allo stesso punto e Porsche non si può permettere a lungo una situazione del genere, così imbarazzante. Siamo in un cul di sac. Non se ne esce. A peggiorare le cose, sul piano politico,*

Porsche cambia amministratore delegato e quello nuovo non vede di buon occhio le corse. Bingo».

Alex, cos'è che non va nel leggendario (a rovescio) motore Porsche 3512? *«Guarda, ne sono state dette tante e sbagliate. Tipo che si trattava di due vecchi V6 Tag-Porsche accoppiati. Be', non era vero per niente. È solo una leggenda metropolitana. Il V12 era originale e nuovo, ma in realtà era nato per le gare Sport prototipo. Derivava da un progetto diverso, che era stato riciclato all'ultimo momento per la F.1. Quindi era grosso, destinato a dare prestazioni per corse di durata, con una gran cascata d'ingranaggi in posizione centrale, pesantissimo. Pensa che Honda e Ferrari viaggiavano con gioiellini da 120-130 chili, mentre il nostro Porsche accusava ben 160 chili. E in più per quei tempi girava altissimo, ma i cavalli arrivavano solo molto, troppo in alto e per avere potenza dovevi stare alle stelle coi giri e, appena lo facevi, il motore si rompeva. Sennò, se giravi buono e calmo, sembrava di guidare una 911, non certo una F.1. In poche parole, finiamo in un vicolo cieco. E non ha senso stare a descrivere questa gara o l'altra. Io non mi qualifico mai. Michele ci riesce qualche volta ma non vede mai il traguardo. Una catastrofe. Un incubo. Dai, te lo dico con dispiacere e dolore immenso, perché la mia famiglia è porschista da sempre con orgoglio, da mio papà Angelo in poi. Amo tuttora la Porsche: se posso scegliere, non ho dubbi. Però la verità va detta. Così come riconosco che alla Porsche fanno di tutto per salvare la situazione, usando titanio a fiumi per alleggerire il V12 e in parte riuscendoci, portando avanti tante modifiche.*

Gran botto a Montecarlo

Sopra, la Footwork Fa12 dopo il terribile incidente di Alex in prova a Monaco. Nell'altra pagina, eccolo in azione, prima del botto.
Viene quindi sostituito dal biondo Johansson, ma senza risultati di nota. Infine, ecco un'immagine di Alex sulla Ensign con la quale ha vinto proprio a Montecarlo nel 2016 il Gp Historique

Ma ci vorrebbe più tempo e respiro per rettificare il tiro e il tempo proprio non c'è. Si potrebbe recuperare, ma con tanta pazienza e senza fretta. Invece Ohashi sta tirando fuori soldi a palate e vuole risultati, i tedeschi non si possono permettere altre figuracce, il gruppo storico della Arrows dice che la macchina è okay ma ormai tutti accusano tutti. E si cerca vicendevolmante di pararsi il culetto. Abbiamo solo qualche possibilità per tirarci fuori. La prima è data dall'arrivo della Footwork Fa12, una macchina bellissima, peraltro, ma mentre la prova Michele ha un incidente terrificante da subito, a Imola, al Tamburello».

Cosa puoi dire su quel crash da brivido? *«Cose interessanti, perché avviene a causa del cedimento di un pilone nell'anteriore, che si crepa, facendo andare dritto Michele, costretto senza più direzionalità a impattare violentemente. E, attenzione, proprio come nell'incidente di Ayrton Senna di tre anni dopo, la sospensione si rompe, diventando un proiettile potenzialmente letale: in questo caso entrando nella scocca e ferendo Michele alla coscia destra, tanto da richiedere due punti di sutura. Dinamica strana, allarmante, che poteva e doveva far riflettere, forse. Ma intanto la macchina nuova è distrutta e un'altra chance sfumata».*

Poi si va a Montecarlo, l'ultima chance. *«Ci si aspetta molto da me, perché è un po' il mio circuito. Infatti ci credo e do tutto me stesso, ma nel momento buono, alla prima delle Piscine, nello stringere, piuttosto che sfiorarlo prendo il muro che mi apre una sospensione e entro dritto nel rail che fa implodere la macchina: motore da una parte, il resto dall'altra. Do una testata pazzesca contro il rail, mi becco un trauma cranico e sono fuori gara. Torno a casa in macchina con un amico che guida e a ogni buca urlo, tanto mi fa male la testa. Pochi giorni dopo a Brescia, di notte, son passeggero di un altro amico su una Saab che sbanda e ha un incidente. Non ho le cinture - al tempo si usavano di rado, in strada - e mi fratturo mandibola e zigomo. Stagione out. Vengo sostituito poi da Johansson, adorato da Alan Jenkins, ma anche lui fa una fatica boia e sperimenta l'umiliazione di non qualificarsi. Il motore Porsche dura poco più di me, quindi sparisce per sempre, perché ormai nessuno dei soggetti coinvolti ha interesse a continuare. E il team torna quatto quatto al Cosworth 8 cilindri, montando un distanziale di 20 cm. Stagione rovinata, sogno sfumato e per me son guai. Torno a fine stagione e qualifico la macchina negli ultimi due Gp, ma ormai è solo la forza della disperazione. Con Oliver e Jenkins non ho mai legato granché. Nessun team buono mi cerca, sono fuori per sempre dalla F.1. Solo Sassetti dell'Andrea Moda mi dà una chance, ma il team non c'è, manca la base. Lui è un sognatore e, se avesse avuto qualche soldo in più, magari avrebbe ottenuto qualcosina, ma a inizio 1992*

lascio la squadra quasi subito, perché non v'è prospettiva e per un paio d'anni non faccio più nulla, mi chiudo in me stesso. Deluso, sfiduciato e depresso. Poi ricomincio pian piano, mi ricostruisco una carriera a ruote coperte, guido macchine belle e alcune no, mi impegno, lavoro sodo e, tanti anni dopo, eccomi qui. Dopo aver capito le lezioni, dopo esser maturato e avendo mantenuto intatto il mio infinito amore per le corse. Anzi, per aver finito così male l'esperienza in F.1, ho una motivazione forte addosso, uno stimolo di reazione costruttiva che poi mi spinge sempre, fin qui e oltre».

Hai rimpianti per la scelta Footwork-Porsche? *«No, al momento era la migliore. Semplicemente, ero l'uomo giusto nel momento sbagliato. È come se esci la sera con Charlize Theron, ci sono le premesse per una meravigliosa storia d'amore e poi per un'omonimia ti ritrovi a letto con sua nonna».* Chiaro, dopo hai cambiato genere... *«Sono rimasto porschista nell'anima e per sempre, ma dico che la Casa di Stoccarda con me e col compianto Michele ha un debito morale da saldare, ecco...».* La tua redenzione di pilota e uomo l'hai comunque dimostrata trionfando nel Gp storico di Montecarlo 2016, con la Ensign di Kessel. *«È stato un bel fine settimana, con una F.1 d'altri tempi. Proprio là dove la mia ultima vera chance era sfumata. Tutto magicamente è tornato come ai bei tempi: pensa, è stato organizzato un pullman di amici e tifosi da Brescia per tifarmi e ho vinto alla grande. Credo sia la chiusura del cerchio, il colpo di pennello in un'esperienza umana e agonistica bella, intensa, a tratti sofferta, ma complessivamente stupenda e ancora ricca di futuro».*

L'avventura stupenda di Alex Caffi nelle corse continua, con la gioia di sempre, nel vivere e nel correre. Malgrado quella volta, con la nonna di Charlize Theron.

Brividi a Indianapolis

Sotto, Zampedri in azione nella meravigliosa e sfortunata Indy 500 del 1996 e, a destra, l'anno dopo, sempre col team Scandia. A sinistra della foto, si riconoscono il boss Andy Evans e il tecnico ed ex pilota Dick Simon, mentre Alex tiene per mano Cristina, futura consorte. In basso, al centro, è col compianto Michele Alboreto durante le qualificazioni della Indy 500 edizione 1996

Zampedri e i due sogni americani

Mancano dieci minuti alla fine della 500 miglia di Indianapolis edizione 1996 e un pilota italiano, Alessandro Zampedri, è al comando, lanciato verso un trionfo che scriverebbe una pagina di storia inattesa e indimenticabile... Ma in realtà il successo negli USA per lui arriverà tanti anni dopo investendo nel ramo hospitality

DI MARIO DONNINI

La storia di Alessandro Zampedri sembra un romanzo d'iniziazione impastato col sogno americano. Ma a ondate esistenziali intense, dapprima entusiasmanti, dolorose e drammatiche. Con svolte improvvise e inattese a rendere la trama complessa e, complessivamente, degnissima d'essere per la prima volta raccontata e rivissuta. Sotto varie prospettive. La più semplice e attinente della quali, vede il bresciano nelle nobili vesti di unico italiano al mille per mille che nell'era recente, nel 1996, sfiora la vittoria nella leggendaria 500 Miglia di Indianapolis, in un pomeriggio che sembra un film esagerato. Ma partiamo dai titoli di testa. Classe 1969, a 20 anni, nel 1989, Alex Zeta è campione Italiano di Alfa Boxer, quindi passa in F.3 e nel 1992-1993 è in F.3000 con Forti e poi alla Nordic.

«*Ho stupendi ricordi della F.Alfa Boxer con Lucio Vergani, quindi nella F.3 faccio esperienza e in F.3000 al debutto, a Silverstone 1992, col team Forti, sarei gran quarto ma negli ultimi giri si rompe il limitatore. In tutto due quinti posti, poi passo alla Nordic per l'anno dopo e sono terzo al Nurburging. È già tempo di decidere. Cosa faccio della mia carriera? F.1? Sono anni in cui metà schieramento dei Gp è formato da italiani e l'altra metà da nomi da mito. Il solo modo per ottenere un posto, per un giovane come me, è portare una paccata di miliardi di lire in un team come Simtek o Pacific, per fare qualche comparsata senza prospettive. No, grazie, è una strada che non mi porterebbe da nessuna parte. E allora arriva l'ipotesi Usa. Derek Mower, mio boss alla Nordic, ha lavorato 15 anni negli Stati Uniti per il team di Bob Fletcher in F.Indy e mi consiglia di provare nella serie Cart, divenuta un bellissimo crocevia agonistico. Così getto le basi e nell'agosto 1993 vado a vedere la Michigan 500 per stabilire i primi contatti, sponsor compresi, e capisco che la cosa ha un senso, si può fare. Ho due opzioni: il team Coyne e l'Euromotorsport di Antonio Ferrari. Alla*

> *Negli Usa la mia carriera di pilota s'è rivelata utilissima per quella successiva da imprenditore*

fine scelgo quest'ultimo, per iniziare la stagione 1994». Un rapporto tuttavia breve. «*L'inizio non è male, a Surfer's Paradise sono settimo prima di rompere gli scarichi, ma poi le cose non si mettono bene. Il team prende in gestione anche una Ferrari 333 Sp per la serie Imsa, a mio avviso disperdendo energie, così meglio cambiare. Porto con me come tecnico il bravissimo Brian Berthold e si ricomincia con Dale Coyne. Pure qui ho una Lola dell'anno prima. Ho motori che hanno revisioni base, diradate, quindi con 7-800 giri in meno rispetto a quelli buoni, ma va bene lo stesso. La prima corsa la disputo a Detroit e alla seconda, a Portland, tutto comincia a filare per il verso giusto. In qualifica rompo il cambio dopo soli 4 giri, ma sento d'avere una gran macchina, con un assetto perfetto. In griglia parto indietro ma poi in gara faccio un rimontone incredibile, passo nomi top quali Rahal e Andretti, e mi piazzo gran settimo. È un raggio di luce, col senno di poi forse resta la mia gara più bella negli Usa. E anche la mia avventura inizia ad avere un senso, tanto che il mio sponsor chiede di allargare il programma anche agli ovali e così, in estate si comincia con la Michigan 500, una tra le gare più bastarde che ci siano. Iperveloce, insidiosa, pericolosa...*».

E infatti, entri ben presto nel primo dramma da superspeedway... «*Nelle libere cerco di prendere il ritmo e siamo okay. Tanto che parto per una simulazione di qualifica con quattro gomme nuove. A Indy conta la media oraria su quattro giri, mentre a Michigan vale la migliore di due tornate. Bene, sono a tutta quando prima della curva 3 esplode la gomma anteriore destra e a 380 all'ora mi infilo nel muro: bang! Dietro di me c'è Jacques Villeneuve, mio ex compagno di squadra in Italia in F.3 alla Prema, che vede tutto e mi dice che è stato un detrito a innescare il crash. Morale, la gomma anteriore nell'urto tremendo schiaccia la scocca e mi ritrovo col bacino spezzato in tre punti, in modo non scomposto,*

a formare altrettante crepe ossee, mentre il fegato perde sangue...». Brutta storia, anche umanamente... «*Mi ritrovo solo e rotto, in casa a Indianapolis, e a darmi una mano in modo commovente è Giuseppe "Peppo" Sgorbati, che mi sta dietro addirittura cucinandomi pollo alla soia... Sono cose che non si scordano. Faccio di tutto per rimettermi in sesto, resto un mese e mezzo senza appoggiarmi a terra e infine, dopo sette giorni che ricammino, vado a correre a Vancouver, anche se mi aspetta una monoposto pesantissima, da 850 cavalli, coi freni in acciaio e priva di servosterzo. Sulle prime è una tortura, ma ci riesco. Il finale di stagione mi serve solo per tornare nel gruppo e a Nazareth debutto su un ovale, anche se piccolo, da un miglio. Incredibile, in un posto così sei sempre in curva, non c'è respiro, praticamente è come sottoporsi a un'infinita centrifuga dentro una lavatrice, comunque per l'esperienza tutto serve...*».

Per il 1995 resti con Coyne, mentre il team si rafforza grazie all'arrivo da socio di Walter Payton, leggenda del football americano nelle file dei Chicago Bears. «*Sì, il team cresce e sono protagonista di una buona stagione: 8° a Long Beach e finalmente debutto alla Indy 500!*». Racconta... «*Al via entro senza volerlo nel terrificante e famoso incidente di Stan Fox con Eddie Cheever, nel senso che, mentre sfreccio, un detrito mi buca il coperchio dell'ammortizzatore. Così per tutta la gara mi ritrovo con le conseguenze di quell'urto, anche se ai pit-stop, agendo d'ala, si cerca di riequilibrare la macchina. Alla fine resto nel gruppo e mi piazzo 11°, che per un rookie non è affatto male. Poi sono 9° a Cleveland e a Vancouver, malgrado un pit-stop in più per aver spaccato l'ala davanti. Insomma, la sostanza c'è, ho stabilito un buon rapporto col team, consolidato la relazione con gli sponsor, primo fra tutti la Mi-Jack, e posso sperare nel domani, quando all'improvviso salta ogni cosa...*». Cioè? «*Be', scherzando, posso dire per colpa di quel gufo di Roberto Moreno. Gufo, perché di solito in quel periodo è lui a prendere il posto di un pilota infortunato nel giro IndyCar, ma tra il 1995 e il 1996 mi soffia il sedile mentre io sto benissimo... Semplicemente, stavolta "Pupo" porta 3.5 milioni di dollari dello sponsor Data Control e io devo cedergli l'abitacolo, ritrovandomi a piedi nel mio momento migliore in Usa... Peccato davvero. Ora, ironia della sorte, devo fare io come Moreno e sperare che si liberi un cockpit... Accade per l'incidente di Blundell a Rio 1996, ma poi*

Con tre Indy 500 nel ruolino di marcia
Sopra, Alex Zampedri a Indy nel 1996 con Scandia: è 4° . dopo il crash, nell'altra pagina. A sinistra, è in festa per la sofferta qualificazione nel 1997, ma in gara si ritira subito. Al centro, è nel 1995 a Indy con Payton-Coyne, 11esimo. In basso, eccolo felice dopo una vittoria in Porsche Supercup

la PacWest prende Teo Fabi a cachet e peccato di nuovo, perché quello era un bel team... Insomma, le gare proseguono, io sono a piedi e alla fine, in tarda primavera, mi restano due opzioni: o la Us500 a Michigan per Derrick Walker, o la 500 Miglia di Indianapolis col team Scandia di Andy Evans. Posso sempre contare sull'appoggio della Mi-Jack, stavolta col marchio Lanco, che sta per Lanigan Corporation, e alla fine la scelta cade proprio su Indy».

Va detto che nel 1996 le corse di monoposto negli Usa vivono un momento difficile. Cart e Irl si sono barricate in due campionati rivali e la categoria s'è divisa, spaccata, dolorosamente scissa.

Tutti i top team, in pratica, sono con la Cart e corrono a Michigan. Le squadre minori, invece, hanno seguito Tony George, patron del superspeedway dell'Indiana, per una nuova serie concentrata sugli ovali. Tutti si chiedono: chi vincerà? Vale più la Michigan 500 con tutte le star al via o la Indy 500 coi team minori più il veterano Arie Luyendyk quale unica stella?

La risposta me la dà la mattina del Carburetion Day il mito AJ Foyt, che incontro ai box di Indy. Il monumentale texano, classe 1935, quattro volte al top a Indy, mi spiega masticando un chewing gum con autorevolezza imponente: «*Indy è Indy, Michigan non è niente. Tra trenta anni tutti ricorderanno chi ha vinto la Indy 500 del 1996 e nessuno penserà al trionfatore di Michigan. Conta solo la Indy 500, se vuoi essere ricordato, in America: il resto è fatto di chiacchiere. E sai cosa ti dico? La Cart perderà. Ci volessero vent'anni. Vincerà Tony George, perché Indy è sua e Indy è il palo del tendone che regge tutto il nostro circo*». Cavolo, tre decadi dopo la realtà mostra che aveva perfettamente ragione.

E torniamo quindi alla Indy 500 del 1996... «*Sono intruppato nel team Scandia di Andy Evans, che schiera sette macchine, un record. La squadra ha le strutture, lo shop e il know-how dell'ex pilota Dick Simon, che è anche il nostro responsabile tecnico e stratega. Stavolta ho tutto quel che serve per ben figurare e fin dalle prove va tutto bene, visto che in griglia mi piazzo settimo*».

Sei compagno di squadra di Michele Alboreto. «*Michele si rivela subito un uomo di classe e di stile. Bella persona, educato e non se la tira: viviamo insieme i briefing e stabiliamo un ottimo rapporto. Di fatto non possiamo collaborare, perché io ho ereditato la sua Lola mentre lui corre con una Reynard, quindi i dati tecnici e gli assetti non sono comparabili, però tra noi va tutto bene*».

La gara è a eliminazione, con un sacco di ritiri e i possibili favoriti, tra i quali Luyendyk, che saltano uno dopo l'altro. E tu, Alessandro, vieni fuori meravigliosamente alla distanza. «*Alboreto si ritira presto per problemi al cambio e a seguire la mia gara passa il tecnico Jeff Brawn. Da lì, le prendiamo tutte, ogni stagger è perfetto...*». Spiega meglio... «*Ciascun set di gomme a quel tempo è di misure infinitesimalmente diverse. A seconda del tipo di circonferenza, montata asimmetricamente, puoi curare di volta in volta e ottimizzare l'assetto della macchina. A noi tutto va in modo ideale e quando comincia a contare davvero, ovvero dal 170° giro in poi, a trenta tornate dalla fine, passo al comando*».

E lì cominciano i giri più lunghi della tua vita, perché approfittando di una scaramuccia tra Davy Jones ed Eliseo Salazar, sembri aver imbroccato la fuga buona. E tu non puoi sapere che, nel frattempo, nella sala stampa di Indy accade il finimondo. Sono l'unico giornalista italiano presente e gli statunitensi arrivano in processione a chiedere di te, perché stai per diventare l'uomo del giorno, l'indomani, negli States. Sei sposato, fidanzato? Perché non corri in F.1? Qual è stata la tua vittoria importante, fin lì? Insomma, non c'è pace. L'idea che un italiano trionfi a Indy manda in sollucchero tutti, eccita, sconvolge i guru di settore. Mancano undici giri alla fine. La fuga è consistente, ormai ci credono tutti, pare sia solo questione di tempo, è quasi fatta. Sta per essere scritta una pagina indimenticabile delle corse, invidiata perfino dalla Ferrari. Ma... dai, adesso racconta tu, Alessandro. «*Al 170° giro sono primo con un rettilineo sul secondo. Sono tranquillo, controllo la gara. A undici giri dalla fine arrivo in curva 1 e la macchina perde improvvisamente aderenza all'anteriore. Vado largo, riesco a tenerla, anche se vado vicino a schiantarmi. Cosa diavolo sta succedendo? Nel rettilineo tutto torna normale... Dai, sarà stato un attimo no... ma alla curva 3 ci risiamo. Sono nei guai. Ma il perché resta un mistero... In team radio proviamo a capire, ma niente, le gomme sono okay, però la macchina in curva non sta più in strada. La spiegazione al momento è impensabile... In realtà è appena esplosa la valvola di compressione dell'ammortizzatore posteriore destro. Il clas-*

Re in Porsche Supercup

In alto, Zampedri festeggia la qualifica a Indy 1997. Eccolo quindi in azione nella Porsche Supercup, dove ha vinto un titolo e si è dimostrato uno dei piloti più validi e performanti. Infine, in alto a destra, lo vediamo in un'immagine recente

sico pezzo da cinquanta dollari che rovina il sogno di una vita... Niente da fare, non è il mio giorno. Poi c'è un botto, bandiere gialle e io con lo spotter continuo a non capire i miei guai, perché l'ultima cosa cui si potrebbe pensare è proprio quella che ho spiegato ora, col senno di poi... La gara è quasi finita, Buddy Lazier brucia Davy Jones e va a a vincere quasi incredulo, mentre inizia il mio incubo, perché Guerrero entra basso alla curva 4, si scompone e va a causare involontariamente ma molto violentemente il mio incidente. Un botto incredibile poco prima della bandiera a scacchi. A testa in giù, con la vettura distrutta... Quasi knock-down, passando dall'esaltazione per la vittoria in vista, alle sirene dell'ambulanza, alle gambe che nelle caviglie sembrano gravemente ferite e quasi distrutte». In sala stampa tutti tacciono. Ci sono complessivamente otto piloti in ospedale, per una gara dai mille volti, e tu sembri tra i più malmessi... «*Vengo classificato quarto, malgrado tutto, perché avevamo doppiato tutti... Saluto il pubblico quando mi mettono sulla barella, ma sono quasi kappaò. Il mio boss Andy Evans sale nell'ambulanza con me e poi via verso il Methodist Hospital per cercare di salvare il salvabile. Ricordo l'emergency room e gli infermieri che mi tagliano la tuta e l'orrenda visione dei miei piedi... La vita a volte sa essere beffarda e crudele. Il resto della trama che mi attende lo immagino tutta sofferenza, oppure non so, magari il risveglio da un incubo. Ma quella è la realtà... Non posso saperlo, ma sta per cominciare un'altra storia nella storia, ancora più incredibile e a oggi mai raccontata*». Ora puoi... «*Tanto per cominciare pochi giorni dopo il mio boss Andy Evans si presenta nella mia camera d'ospedale con un assegno al portatore di 424mila dollari, ossia i premi da me vinti in gara. L'accordo è fare metà ciascuno, ma lui guarda Cristina, la mia fidanzata, e le dice:* "ho pensato sia più giusto che lo teniate. Ci rinuncio, è vostro. Avrete spese, da qui in poi, e questo è un primo gesto di buona volontà da parte mia..." ». Fantastico, una cosa che neanche nei film. «*Andy Evans si dimostra una bella persona e un immenso signore, nel momento della mia massima vulnerabilità*». E Roberto Guerrero appena possibile t'invia un immenso mazzo di fiori, per chiederti scusa del crash. «*Questo lo ricordo di meno, perché ero intontito dalla morfina... Finisco in terapia intensiva, sai, il piede sinistro è messo molto male*». Il giorno dopo mi vedo con tuo fratello Enrico all'aeroporto di Indianapolis e lui confida che è come se t'avessero sparato alla caviglia, quasi esplosa. «*Rischio l'amputazione, resto un mese e mezzo all'ospedale. A salvarmi il piede è un trapianto di vene dal braccio, ma in realtà il tutto è molto, molto più complesso. Dimesso, vengo sottoposto a continue medicazioni per quattro mesi, a rischio infezione per via dei microdetriti in carbonio, fino a settembre*». Ma Evans non ti scarica, si dimostra okay, mentre tu sembri Rocky Balboa in rimonta... «*Assoluta-*

mente sì. Andy mi tiene e fa lo squadrone per il 1997, con telai Dallara e motori Oldsmobile. Intanto per otto mesi mi sparo otto ore di fisioterapia al giorno. E permettimi di dire grazie a tutti coloro che con ruoli e funzioni diverse mi sono stati vicino dal punto di vista medico, atletico e dell'assistenza, nel corso delle fasi più delicate della mia carriera; parlo di Riccardo Ceccarelli e Bruno Lorenzini, oltre a Fabrizio Borra, poi curatore atletico di Alonso. Tra l'altro è grazie a Fabrizio che ho conosciuto Cristina, diventata mia moglie... E poi cito un altro angelo, il fisioterapista Craig Nelson Benedict, già del giro di Carl Lewis, che fa tanto per rimettermi in sesto...». Insomma, è durissima ma ce la fai. Sei pronto per Indy 1997 e sembra la seconda puntata di una favola, perfino con un bel contratto. «*Ma diventa un altro mezzo incubo, stavolta, però, sul piano tecnico. I motori Olds, infatti, non stanno insieme. Si rompono uno dopo l'altro, vomitando 16 chili d'olio ogni volta, col rischio di finire a muro. Capisco ben presto che il mio ulteriore shot a Indy sarà bello solo dal punto di vista umano, ma sul piano agonistico non ho possibilità di rifarmi dal brutto epilogo del 1996*». È spaccacuore anche la lotta per qualificarti: finisci "bumped" ossia buttato fuori, dopo un mese in cui hai girato pochissimo. E ti giochi tutto all'istante finale dell'ultimo weekend... «*Pazzesco! Un altra storia dalle tinte fosche ma anche elettrizzante. Mi butta fuori Paul Durant e devo salire sul muletto all'ultimo istante, per cercare di rientrare disperatamente tra gli ammessi, ma intanto sembra stia per piovere. Mi butto in pista, faccio i giri di warm-up e poi ci provo: via, come va, va, non ho più nulla da perdere, ormai. Tra le 17 e le 18 c'è l'happy hour, ossia il momento in cui lo speedway è più prestazionale e io entro in pista alle 18. Primo giro, con le nuvole che incombono. Non vado male. Okay, al secondo passaggio avverto gocce sulla visiera. Se continua così, sono fottuto. Continuo a spingere, ma in ciascuno dei restanti giri sono più lento del precedente. Al quarto le gocce sono tante, in pratica piove, ma tengo giù come non ci fosse un domani. Termino il tentativo e sono 31° su 33: ce l'ho fatta! Forse è il target più elettrizzante in tutta la mia carriera Usa, anche se lo so solo io...*». La tua gara, poi si dimostra sfortunatissima... «*Solita storia, al terzo giro di warm-up, addirittura prima della bandiera verde, il motore mi lascia a piedi. La beffa più grande, dopo quella dell'anno prima, ma, se non altro, stavolta non mi faccio male*».

Il resto è una delusione financo peggiore. «*Si va al Texas Motor Speedway, in notturna, e sembra non ci siano motori. La macchina è quasi sempre sui cavalletti, zero prove libere e a fine gara sono 12°. Quindi è la volta di Colorado Springs e stavolta trovo la macchina senza motore e il giorno dopo sparisce tutto. Gran discussione con il team boss Andy Evans e alla fine decido di rompere il contratto: pure il mio sponsor Mi-Jack non ne può più. Il mio avvocato Alan Miller mi consiglia di lasciar perdere tutto e di andare in vacanza ad Aspen. Purtroppo finisce così la mia carriera negli Usa. In poche parole, Andy Evans, che a Indy 1996 era stato meraviglioso, diventa il mio peggior nemico, in una causa di risarcimento da me intentata piuttosto sostanziosa. Una battaglia durata per mesi e mesi davvero di fuoco, nei quali lui si dimostra un osso molto, molto duro e io mi trasformo in uno 007 che cerca di raccogliere più dati possibili per dimostrare le mie ragioni. Così è la vita. Tutto questo fino a che un bel giorno, mentre sono a Crans Montana per festeggiare l'arrivo del 1998, mi chiama il mio avvocato e dice che Andy Evans vuole chiudere la faccenda, con un accordo. Desidera metterci un punto fermo, lui è uno che non fa mai cose a metà. Pensa, viveva in un'isola privata sul lago Victoria, dove aveva un tempio zen e mandava a scuola i bambini in elicottero. Voglio dire, lui è uno fatto a modo suo. Gli facciamo la proposta e alla fine riesco ad avere il 70% di quanto mi doveva. In poche parole, okay così. Non mi ritiro dalle corse, ma ho quasi trent'anni e penso ad altro, agli affari di famiglia e al resto, tornando a vivere a Montecarlo*».

> ***La Indy 500 nel 1996 mi ha dato grandi sensazioni in gara e quella dell'anno dopo in qualifica!***

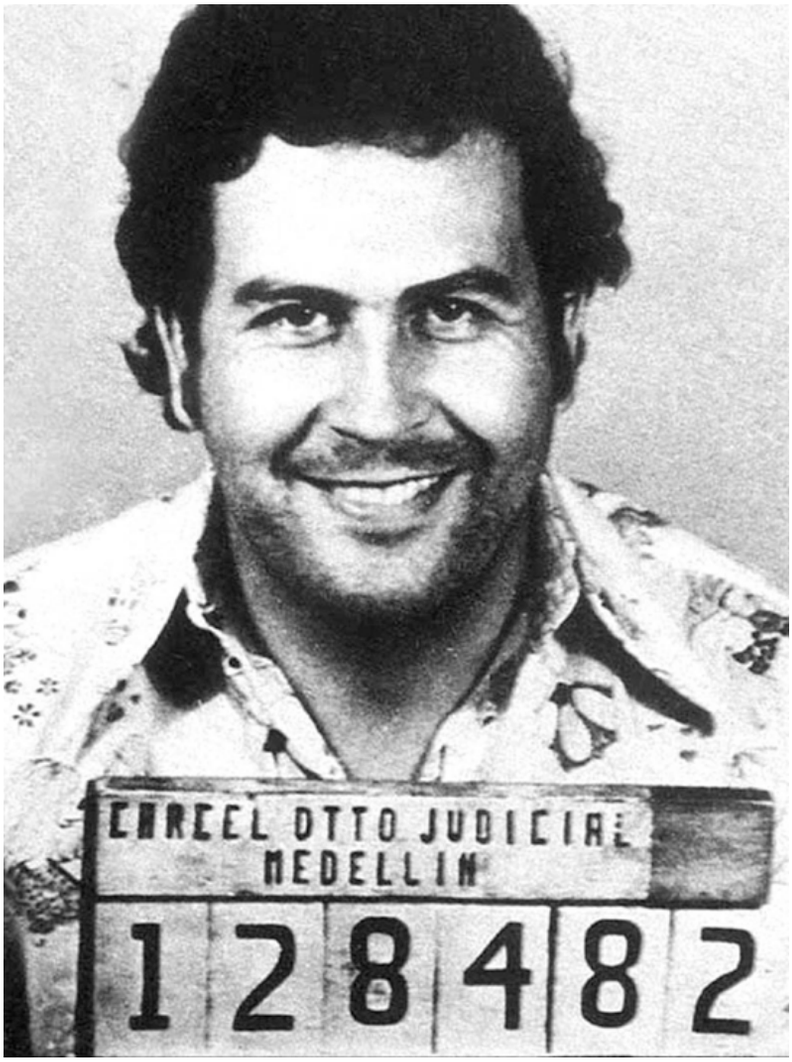
Sposi Cristina, dalla quale hai Francesca, che oggi ha ventuno anni, e Federico, ora di diciannove, divisi per impegni di studio tra Londra e gli Stati Uniti. «*Sì sono marito e padre molto felice ed orgoglioso. E comunque resto a lungo pilota, perché per ben quindici anni, fino al 2013 corro nella Porsche Supercup più di ogni altro, vincendo il titolo nel 2005 e vivendo un'altra esperienza bellissima. In fondo, per tanto tempo sono a diretto contatto col mondo della F.1. E nei weekend è bello ritrovarsi con cari amici quali Jacques Villeneuve e David Coulthard*».

Poi, parti per la tua seconda scoperta dell'America, stavolta sul piano del business. «*Tra il 2007 e il 2008 decidiamo di cedere l'attività di famiglia, proprio mentre sta per scoppiare la crisi globale. È una scelta giustissima, quasi ispirata. Rivolgo poi i miei interessi negli States, tra investimenti e attività nel settore immobiliare, fino a che acquisto un vecchio dormitorio di fine Anni '20 al centro di New York e lo ristrutturo rendendolo un ostello top level, "The Bowery House". Non mi fermo, realizzo e colloco venti case a Brooklyn, quindi acquisto in società un hotel a Malibu, "The Surfrider", in California, proprio davanti a una delle spiagge da surf più belle del mondo. Il settore dell'hospitality mi piace tantissimo, do il meglio di me e adesso è bello vedere una delle mie creature tra i top 15 hotel Usa per Condé Nast*». Un'adrenalina diversa dall'essere in testa alla Indy 500, eppure... «*... Eppure penso che nulla accada a caso. La mia seconda vita negli Usa si giova e riceve aiuto da tutte le conoscenze, i numeri in agenda, i link e le amicizie che mi sono fatto nella prima. L'esperienza preziosa sul piano umano, la padronanza della lingua, le tante lezioni, tutto serve, aiuta e sembra fatto apposta per il dopo che sto stupendamente vivendo. In affari, quando scoprono di avere a che fare con un front runner della Indy 500 diventano più carini, si sciolgono, sorridono. Aumenta l'approcciabilità e il resto poi scorre tranquillo*».

Alessandro, cosa dimostra la tua storia? «*Guarda, sono qui con la carta verde, penso che l'Italia sia il paese più bello del mondo, ogni volta che torno ci lascio il cuore. E nello stesso tempo mi fa piacere pensare che il sogno americano per me è stata una realtà. E mi ha insegnato che non solo ciascuno nella vita può avere la sua possibilità, perché io, tra Indy e ciò che è seguito, ne ho avute addirittura due*».

Sognava una carriera da pilota

Sognava una carriera da pilota professionista, Pablo Escobar, il boss del Cartello di Medellin



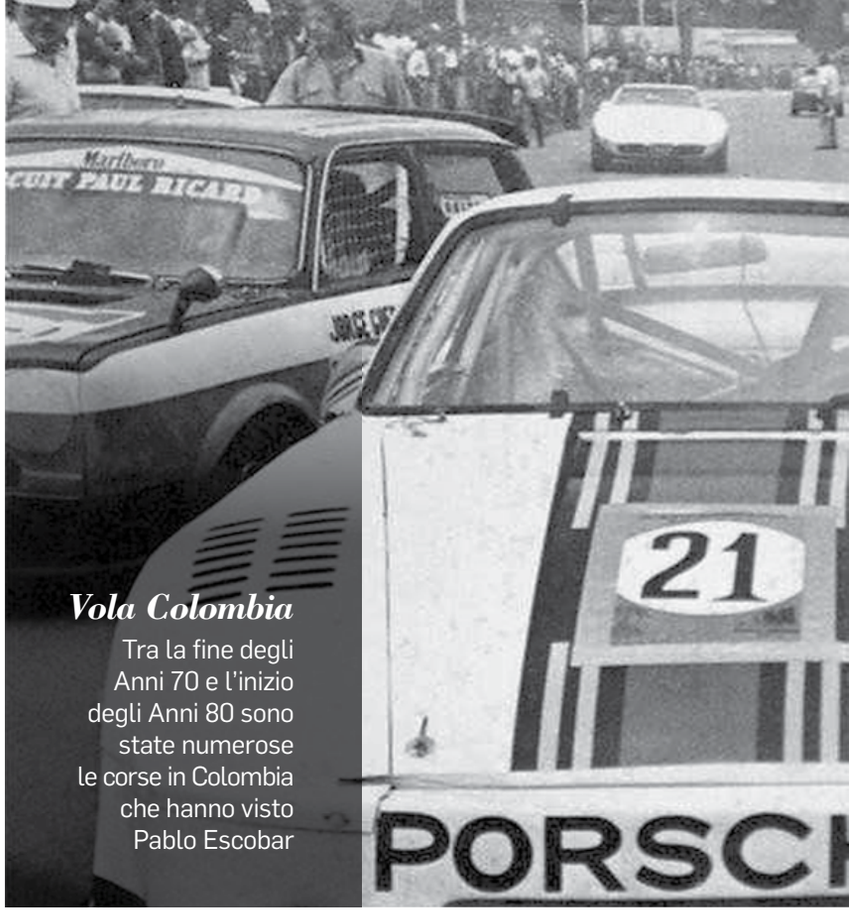
Pablo Escobar mitra e velocità

Anche quando guidava una vettura da corsa lasciava il suo marchio criminale. Vi raccontiamo un capitolo quasi sconosciuto nella vita del boss colombiano

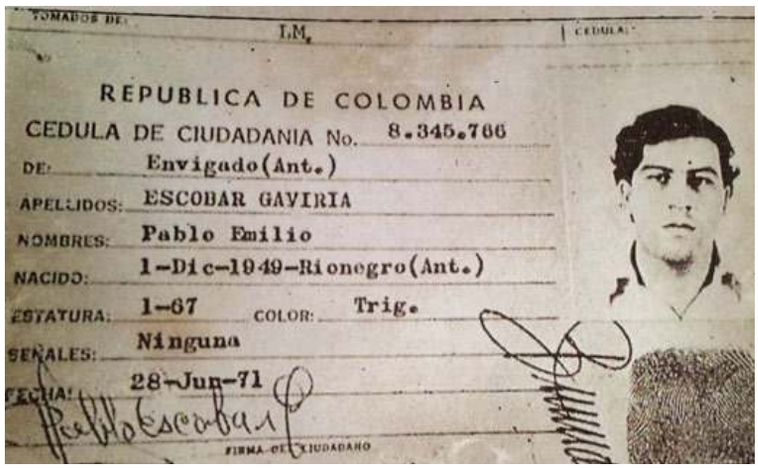
DI FILIPPO FIORINI

Sono passati più di vent'anni dalla morte di Pablo Escobar, ma il suo nome in Colombia suscita ancora timore. *«Chi me lo dice che se parlo con voi, poi non mi metto in qualche casino?»*, chiede ad Autosprint una delle fonti di questo articolo, prima di accettare l'intervista. E dire, che qui si tratta di uno degli aspetti meno controversi della sua vita. Un capitolo quasi sconosciuto, in gran parte dimenticato, ma solo apparentemente innocente, perché, anche quando guidava una macchina da corsa, Don Pablo lasciava il suo marchio criminale. Dietro la voglia di diventare un professionista del volante, que sto boss che prima i telegiornali e poi il cinema hanno descritto come un uomo dai gusti sofisticati, tenero in famiglia e spietato coi nemici, c'era l'amore per i motori e la voglia di sfidare il pericolo. *«Amava la velocità, la vertigine»*, dichiarò a un documentarista suo cugino Jaime, qualche tempo dopo la caduta di quello che si faceva chiamare "El Patron". Ai piloti succede quasi sempre così. A differenza di altri, però, lui aveva già in tasca i soldi per finanziare il suo

sogno. Nell'Hacienda Napoles, la più famosa delle sue ville, la polizia colombiana scoprì che era riuscito a realizzarlo, quando trovò una collezione d'auto valutata 300 milioni di dollari.
Distrutte nella guerra coi rivali, bruciate dai vandali o semplicemente logorate dal tempo, le Porsche 356, le Mercedes 300 Sl e le Ford del 1928 che componevano quel bellissimo garage, vengono tuttora esposte nel museo che è stato ricavato all'interno della reggia. Il pezzo più insignificante di tutti era probabilmente quello a cui Escobar teneva maggiormente: una Renault 4 bianca. È ancora parcheggiata lì, a pochi metri da dove l'ha lasciata il suo proprietario prima di darsi alla latitanza, ma senza il copriradiatore. Come moltissimi altri connazionali cresciuti in un'economia chiusa, quella era stata la prima macchina di fabbricazione europea che Pablo si era potuto comprare. Gli era piaciuta tanto che, quando il 25 settembre del 1974 gli agenti della Sijin lo arrestarono per furto e gli scattarono quella prima foto segnaletica che oggi certi ragazzi portano stampata sulla maglietta, ne stava guidando un'altra di colore verde.
Sua sorella Alba Marina dichiarò che Escobar aveva l'hobby di offrire auto di lusso a parenti e amici, in cambio delle loro R4 usate. Quando il 25 febbraio del 1979 si presentò all'autodromo di Tocancipà, per la prima prova della "Copa Renault 4", categoria principianti, ne aveva messe insieme quattro, una per sé, una per suo cugino, confidente e socio in affari, Gustavo Gaviria, più i due muletti.
Li accompagnavano anche gli scagnozzi di sempre Oscar Diego Jaramillo e John Arroyave, mentre i fratelli Ochoa, discendenti di una celebre famiglia di allevatori di cavalli e loro buoni amici, correvano in un team gemello.
Era la cupola del temibile Cartello di Medellin. La cosca colombiana che avrebbe inventato l'export di coca e marijuana su grande scala. La banda che avrebbe combattuto con i mitra e le bombe qualsiasi tentativo di imitazione, propinando la stessa medicina anche a uno Stato che, prima di sconfiggerla, si vide mettere in ginocchio dalla sua offensiva terrorista.
«All'epoca nessuno sapeva che Escobar fosse un "narco", la gente lo considerava una specie di Robin Hood», racconta Alvaro Mejia, il veterano delle corse colombiane che finì per coronarsi campione di quella Copa Renault 1979. Con queste stesse parole, "Un Robin Hood paisa", ovvero un Robin Hood della regione colombiana dell'Antioquia, la rivista Semana intitolò la prima intervista mai realizzata a questo grande contrabbandiere. Era già il 1983.
Nell'articolo non c'è alcun riferimento diretto alla natura illecita delle ricchezze di Pablo. *«Non ne parla volentieri - scrive il cronista - ma le attribuisce a un precoce istinto per gli affari. A 16 anni era già padrone di una piccola attività in cui affittava biciclette, poi, si mise a vendere automobili e infine terreni».* In tutta questa farsa, almeno due cose sono vere. La prima è il fatto che, sebbene i sicari di Escobar abbiano confessato almeno 3 mila omicidi, al tempo stesso, lui fu davvero un benefattore per molte persone povere di Medellin. La seconda, invece, è che da ragazzino trafficava con le bici.
Suo fratello Roberto arrivò addirittura a inserire il proprio nome nella lunga tradizione dei ciclisti professionisti di nazionalità colombiana, anche se molti lo ricordano per il suo soprannome: "El Osito", l'Orsacchiotto. Un radiocronista lo battezzò così vedendolo pedalare coperto di fan-



Vola Colombia
Tra la fine degli Anni 70 e l'inizio degli Anni 80 sono state numerose le corse in Colombia che hanno visto Pablo Escobar



go dopo una caduta. Quando, ormai ritiratosi, accettò di sponsorizzare le Renault 4 da corsa di Pablo con la propria marca di biciclette, la ragione sociale era diventata "El Ositto", con due "T", e colorava la vettura numero 70 e i due camion che aveva al seguito.
«Erano gli unici a muoversi con due camion d'appoggio», racconta Julian Calle, un altro pilota ad essere sceso in pista durante la stagione '79 e precisa: *«Pablo arrivava al circuito in elicottero. Dopo la gara offriva grandi banchetti a tutti i presenti, con champagne, cibi pregiati e donne bellissime. Mi chiedo se qualcuno veramente dubitasse del fatto che vendesse droga».* Uno dei suoi tanti biografi non autorizzati, Luis Cañon, sostiene che non solo la vendesse, ma che un pochino anche ne consumasse. In "El Patron, vida y muerte de Pablo Escobar" scrive che, prima della partenza, "fumava una dose moderata di marijuana per attivare la propria percezione, i propri sensi e il suo livello di concentrazione". Consumare stupefacenti prima di mettersi alla guida è vietato in tutto il mondo e anche poco conveniente. A fine stagione, infatti, Escobar fu solo decimo. *«Né lui, né suo cugino Gustavo erano piloti di talento* - spiega Calle - *ma le loro R4 erano le più potenti in pista».* Mejia, appunto, si ricorda che tutto quello che gli guadagnava nel variato, lo perdeva in rettilineo: *«All'inizio dovevamo tutti adattarci alle macchine, poi prendemmo confidenza. Fu un campionato molto competitivo, in cui un gruppo di dieci vetture poteva entrare in curva a 140 km/h spintonandosi».* Dopo le prime gare, comunque, sembrava che la preparazione del motore francese di cui godevano gli Escobar Gaviria potesse davvero fare la differenza. In luglio del '79, con sei corse disputate,

> ***Pablo arrivava al circuito in elicottero. Dopo la gara offriva grandi banchetti a tutti i presenti, con champagne e cibi pregiati***

Pablo era secondo in classifica generale e il quotidiano locale El Tiempo scriveva: *«Tra i principianti si distinguono Lucio Bernal, di Bogotà, Pablo Escobar, Gustavo Gaviria e Juan Yepes, tutti di Medellin».* Fermato per un commento da una rivista automobilistica, lui stesso disse: *«Non posso negarlo, la vita mi sorride. Sono un uomo fortunato».*
Chiamatela deformazione professionale, ma Pablo Escobar non riusciva a tenere del tutto separate le attività di gangster da quelle di svago. Alvaro Mejia, per esempio, racconta di una volta in cui "El Patron" approfittò della propria influenza sulle forze dell'ordine per bloccare l'arrivo al circuito della sua squadra: *«Ci tennero fermi per ore sulla statale. Arrivammo in pista appena in tempo e per poco non perdiamo la partenza».* In gioco, non c'era solo il primo gradino del podio, a cui tuttavia i partecipanti tenevano moltissimo. *«È stata la prima competizione automobilistica trasmessa dalla TV nazionale. Ha avvicinato i colombiani al mondo dei motori»*, spiega Julian Calle, intendendo dire che per Pablo era anche un modo per farsi pubblicità. Di lì a un paio d'anni, sarebbe addirittura stato eletto in parlamento. La politica e le dimensioni enormi che avevano raggiunto i suoi affari criminali furono le ragioni che lo spinsero a lasciare le corse, a metà del 1980. Prima di ritirarsi, però, la squadra "El Ositto" fece la sua comparsa in altri due eventi motoristici diventati mitici.
Uno fu il Premio Marlboro, corso l'anno prima nel circuito Ricardo Mejia di Bogotà. La Chrysler voleva promuovere certe Simca dal motore da 1100 centimetri cubici e il design deprimente. Quella di Escobar era gialla, sempre col numero 70 e, sebbene lui ce la mise tutta,

Fu pilota dopo il primo arresto

La carriera di Escobar al volante di una macchina da corsa si concretizzò compiutamente dopo il suo primo arresto avvenuto nel 1974

> *Erano anni spensierati ma di lì a qualche tempo sarebbero arrivati gli anni bui: Pablo fu ucciso dalla polizia il 2 dicembre 1993*

non lo portò al traguardo in nessuna delle due manches. Nella seconda in particolare, partì sedicesimo, arrivò a girare secondo e, dopo essersi stabilizzato in quarta posizione, andò fuori strada. Nell'incidente, la macchina prese fuoco.

Molto più prestigiosa fu la sua partecipazione alla *«Trepadores a Las Palmas»,* una storica cronometro in salita della città di Medellin. I colombiani le chiamano "gare a forza libera" e Pablo si presentò con una Porsche 935 da competizione (su base 911 turbo), che in città non si vedeva tanto spesso.

Aveva la classica colorazione Martini, 560 cavalli e il numero 1 sul cofano. Tra gli iscritti c'era anche Ricardo Londoño, detto "Cuchilla", che guidava una Chevrolet Camaro. *«Cuchilla è stato il più grande pilota colombiano dopo Juan Pablo Montoya»*, spiega Calle. *«È stato il primo colombiano a correre in Formula Uno»*, precisa Mejia, in riferimento al Gran Premio del Brasile del 1981, in cui guidò una F.1 nei test, prima che gli venisse negata la Superlicenza, una volta che Ecclestone aveva capito l'antifona. Era stato spinto fin lì da sponsor occulti e molto generosi, che facevano capo al suo vecchio avversario della "Trepadores". Londoño era molto amico di Escobar e dei fratelli Ochoa. Col passare degli anni, la giustizia colombiana ha dimostrato i suoi legami col Cartello di Medellin.

Quel giorno del '79, "Don Pablo" scommise con "Cuchilla" che il campione non sarebbe riuscito a dargli più di 15 secondi nella speciale. Alla fine furono solo otto. *«Un distacco abissale»,* se la ride Mejia, che ammette di non aver mai sentito parlare della storia, ma riconosce che *«tenuto conto dei due personaggi»*, la vicenda non lo sorprende affatto. Ad Escobar la sconfitta non sembrò dare troppo fastidio e la definì *«una scommessa succulenta, che ho vinto in piena regola»*. Erano anni ancora spensierati per entrambi, ma, di lì a qualche tempo, sarebbero arrivati i giorni bui: Pablo fu ucciso dalla polizia il 2 dicembre del 1993. Ricardo, da una banda armata il 18 luglio del 2009.

AUTOSPRINT

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO)

Direttore Responsabile: Andrea Cordovani
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034001.
Distribuzione esclusiva per l'Italia e l'estero: Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero: Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Banche Dati di uso redazionale: In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO).
Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309.
Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.
Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.
Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.
Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.
FIEG PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

A cura di **ANDREA CORDOVANI E MARIO DONNINI**

Fotografie **ACTUALFOTO GETTY IMAGES LAT, ORSI, SUTTON-IMAGES.COM**

Impaginazione **MARTA CENTRA**

”

Questi sono stati i nostri mesi di lockdown, questi propositi hanno animato sere inquiete di ricerche, sfociate in mail febbrili o in interviste via Skype con l'interlocutore che si trovava, un po' sorpreso ed entusiasta a Città del Messico, Buenos Aires, Londra, Montecarlo o a Segrate e raccontava, raccontava, raccontava. Toreri, stuntman, narcos, minatori, politici, designer, cercatori d'oro e perfino ladri di diamanti. In queste pagine non troverete tutto, ma realmente di tutto.